

USTAWA
z dnia 2002 r.
o transporcie kolejowym.

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Art.1.

Przepisy ustawy regulują:

- 1) zasady i warunki korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania,
- 2) zasady prowadzenia ruchu i przewozów kolejowych oraz warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych,
- 3) sprawy z zakresu regulacji transportu kolejowego.

Art. 2.

Przepisy ustawy, z wyjątkiem rozdziałów 2, 5, 6 – 10 i 12 oraz art. 13 ust. 1 stosuje się do metra, a także z wyjątkiem rozdziałów 6 - 8 i 10 do bocznic kolejowych.

Art. 3.

Przepisów ustawy nie stosuje się do transportu:

- 1) tramwajowego,
- 2) wewnątrzzakładowego,
- 3) linowego i linowo-terenowego.

Art. 4.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) infrastruktura kolejowa – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, obsługi przewozu osób i rzeczy oraz utrzymania niezbędnego w tym celu majątku trwałego,

- 2) linia kolejowa – droga szynowa wraz z gruntem pod tą drogą i przyległym pasem gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego i przemieszczania pojazdów kolejowych, wraz z zajętymi pod nie gruntami,
- 3) przyległym pasie gruntu – pasy gruntu wzdłuż drogi szynowej określone działkami ewidencyjnymi usytuowane po obu jej stronach oraz przestrzeń nad i pod powierzchnią gruntu, niezbędne do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego,
- 4) sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą linii kolejowych,
- 5) odcinek linii kolejowej – część linii kolejowej zawarta pomiędzy stacjami węzłowymi, albo między punktem początkowym i końcowym linii i najbliższą stacją węzłową,
- 6) pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych,
- 7) obszar kolejowy – określony działkami ewidencyjnymi obszar, na którym usytuowane są linie kolejowe oraz inne budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych, a także służące do przewozu osób i rzeczy,
- 8) zarządca infrastruktury – przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową,
- 9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca dysponujący pojazdami kolejowymi, uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie licencji,
- 10) bocznica kolejowa – wykorzystywana przez użytkownika infrastruktura kolejowa przeznaczona do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów oraz ich przemieszczania i włączania do ruchu po sieci kolejowej,
- 11) trasa pociągu – sporządzony dla odcinka linii kolejowej wykres ruchu pociągu, określający miejsce jego położenia na tym odcinku w zależności od czasu,
- 12) zdolność przepustowa odcinka linii kolejowej – największa liczba tras pociągów w ciągu doby, jaką można pomieścić na odcinku linii kolejowej,
- 13) typ pojazdów kolejowych – pojazdy kolejowe o takich samych lub nieznacznie różniących się rozwiązaniach konstrukcyjnych nie mających wpływu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- 14) typ budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego – budowle i urządzenia lub systemy o takich samych lub nieznacznie różniących się parametrach technicznych i eksploatacyjnych, przy czym różnice te nie mogą wpływać na bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego – dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu w przewozach kolejowych,

- 16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli albo typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do użytkowania danego typu budowli albo urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego,
- 17) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – dokument wydany przez przewoźnika, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela bocznicy lub upoważniony przez nich podmiot, potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie,
- 18) świadectwo bezpieczeństwa - dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu i wykonywania przewozów kolejowych,
- 19) obowiązek służby publicznej – zobowiązanie przewoźnika do wykonywania przewozów kolejowych z wyznaczoną częstotliwością według określonej taryfy i po określonej trasie, których to przewozów ze względu na własny interes handlowy nie wykonywałby w takim zakresie lub na takich warunkach,
- 20) regionalne przewozy pasażerskie – przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem,
- 21) pasażerskie przewozy kwalifikowane – przewozy wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi, w których obowiązuje rezerwacja miejsc oraz pociągami międzynarodowymi,
- 22) przewóz technologiczny – przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury kolejowej w celu jej budowy, naprawy, utrzymania bądź usuwania awarii,
- 23) rozkład jazdy – opis ruchu pociągów wraz ze wszystkimi warunkami i informacjami istotnymi dla jego organizacji i prowadzenia,
- 24) umowa ramowa – umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmująca okres dłuższy niż jeden rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów,
- 25) przepełniona linia kolejowa – linia kolejowa, na której liczba potrzebnych tras przekracza zdolność przepustową,
- 26) plan powiększenia zdolności przepustowej – zamierzenia łagodzące ograniczenie zdolności przepustowej przepełnionej linii kolejowej,
- 27) transport wewnątrzzakładowy – transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych oraz zwałowisk odpadów,
- 28) przedsiębiorca kolejowy – przedsiębiorca utrzymujący infrastrukturę kolejową na podstawie umowy zawartej z zarządcą infrastruktury.

Rozdział 2

Infrastruktura kolejowa

Art. 5.

1. Zarządzanie infrastrukturą kolejową polega na:
 - 1) budowie i utrzymaniu infrastruktury kolejowej,
 - 2) prowadzeniu ruchu pociągów na zarządzanych liniach kolejowych,
 - 3) utrzymywaniu infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
 - 4) udostępnianiu tras dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczeniu usług z tym związanych,
 - 5) zarządzaniu nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej, zwany dalej „zarządcą”, zarządza infrastrukturą kolejową oraz zapewnia jej rozwój i modernizację.
3. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia zasady współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa, uwzględniając wymagania związane z obronnością państwa.
4. Zarządca nie jest uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, z wyjątkiem wykonywania przewozów technologicznych dla własnych potrzeb, z zastrzeżeniem ust. 5.
5. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po uzyskaniu opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, może w drodze decyzji administracyjnej zezwolić zarządcy na:
 - 1) wykonywanie przewozu osób pod warunkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz wykonywania przewozów kolejowych,
 - 2) wykonywanie przewozu osób na wyodrębnionej organizacyjnie linii kolejowej bez wymagania prowadzenia odrębnej rachunkowości, o której mowa w pkt 1 pod warunkiem nie udostępniania tej linii przewoźnikom kolejowym.
6. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy zarządca obowiązany jest podjąć działania likwidujące to zagrożenie, włącznie ze wstrzymaniem lub ograniczeniem ruchu na całości lub części linii kolejowej.

Art. 6.

1. Linie kolejowe dzielą się na:
 - 1) linie o znaczeniu państwowym,
 - 2) linie pozostałe.
2. Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe, z tym że wykaz linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym ustali minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej w drodze zarządzenia. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.

Art. 7.

1. Połączenie linii kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców następuje na podstawie zawartej między nimi umowy.
2. Połączenie linii kolejowych nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu oraz bezpiecznego przewozu osób i rzeczy.
3. Minister właściwy do spraw transportu może nałożyć na zarządców, w drodze decyzji administracyjnej, obowiązek połączenia linii kolejowych, jeśli wymagają tego względy obronne lub inne ważne względy państwa, pod warunkiem zapewnienia niezbędnych środków finansowych na budowę, eksploatację i utrzymanie tego połączenia.

Art. 8.

Grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego.

Art. 9.

1. Likwidacji linii lub odcinka linii kolejowej dokonuje zarządca na warunkach określonych w ust. 2 – 6.
2. Zarządca, który po przyznaniu tras w trybie określonym w art. 29 stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na tych trasach:
 - 1) powiadamia zainteresowanych przewoźników o zamiarze likwidacji linii lub odcinka linii kolejowej w następnym rozkładzie jazdy, jeśli rezultaty analizy wniosków o przyznanie tras, które zostaną zgłoszone potwierdzą deficytowość tej linii lub odcinka linii kolejowej,
 - 2) informuje marszałków sejmików województw, na obszarze których zlokalizowana jest linia lub odcinek linii kolejowej o zamiarze ich likwidacji,

- 3) występuje z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii lub odcinka linii kolejowej; w przypadku linii o znaczeniu państwowym ze względów obronnych, zgoda powinna być wyrażona w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.
3. Postępowanie likwidacyjne może być wstrzymane wtedy, gdy właściwy miejscowo marszałek sejmiku wojewódzkiego:
 - 1) zapewni środki finansowe na pokrycie kosztów nie pokrytych przychodami z udostępniania przewoźnikom kolejowym linii lub odcinka linii kolejowej,
 - 2) zawrze umowę o nieodpłatne przejściu linii lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji,
 - 3) przystąpi do spółki przewozów regionalnych, która przejmie w celu dalszej eksploatacji przewidzianą do likwidacji linię lub odcinek linii kolejowej, jako wkład niepieniężny.
4. W przypadku, gdy nie została wstrzymana likwidacja linii lub odcinka linii kolejowej, w trybie o którym mowa w ust. 3, zgodę na likwidację linii lub odcinka linii kolejowej wydaje w terminie trzech miesięcy od chwili skierowania wniosku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3:
 - 1) dla linii lub odcinków linii o znaczeniu państwowym - Rada Ministrów w drodze rozporządzenia, biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne,
 - 2) dla pozostałych linii lub odcinków linii - minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji.
5. Jeśli przychody ze sprzedaży gruntów i środków trwałych należących do likwidowanych linii lub odcinków linii, o których mowa w ust. 5, będą mniejsze od kosztów likwidacji, różnicę pokrywa budżet państwa.
6. Wysokość środków budżetowych na likwidację linii lub odcinków linii, o których mowa w ust. 5, w danym roku określa ustawa budżetowa.

Rozdział 3

Regulacja i nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowej i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Art. 10.

1. Centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach regulacji transportu kolejowego, licencjonowania przewozów kolejowych, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych, pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”.
2. Właściwość Prezesa UTK w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego, o której mowa w ust. 1 nie dotyczy metra.

Art. 11.

1. Prezes UTK jest powoływany na okres 5 lat przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.
2. Prezes UTK może być odwołany przez Prezesa Rady Ministrów przed upływem okresu, na który został powołany, w przypadku choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań, rażącego naruszania swoich obowiązków, popełnienia przestępstwa stwierdzonego prawomocnym wyrokiem sądu lub rezygnacji.
3. Nadzór nad Prezesem UTK sprawuje minister właściwy do spraw transportu.
4. Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego jest powoływany i odwołany przez ministra właściwego do spraw transportu na wniosek Prezesa UTK.

Art. 12.

1. Prezes UTK wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „urzędem”.
2. W skład urzędu wchodzi oddziały terenowe, zwane okręgowymi urzędami transportu kolejowego.
3. Minister właściwy do spraw transportu nadaje w drodze zarządzenia, statut określający organizację urzędu, w tym siedziby oddziałów terenowych.
4. Szczegółową organizację oraz podział zadań w Urzędzie określa Prezes UTK w regulaminie organizacyjnym.

Art. 13.

1. Do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy w szczególności:
 - 1) zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat.

- 2) nadzór nad zapewnieniem równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej,
 - 3) nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras kolejowych i naliczania opłat,
 - 4) nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat za korzystanie z infrastruktury oraz za świadczenie usług dodatkowych i pomocniczych,
 - 5) rozpatrywanie skarg przewoźników kolejowych dotyczących:
 - a) regulaminu, o którym mowa w art. 32,
 - b) przydzielania tras i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej,
 - 6) zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych,
 - 7) współdziałanie z właściwymi organami w zakresie:
 - a) przeciwdziałania w stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i przewoźników kolejowych,
 - b) koordynowania funkcjonowania rynku transportu kolejowego,
 - 9) nakładanie kar pieniężnych na zasadach określonych w ustawie.
2. Do zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, należy w szczególności:
- 1) wydawanie świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18 oraz prowadzenie rejestru tych świadectw,
 - 2) wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie rejestru tych świadectw,
 - 3) kontrola spełniania przez zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych oraz właścicieli bocznic obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
 - a) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 2,
 - b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24 i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25,

- c) warunków, jakie powinny spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 22,
 - d) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, o których mowa w art. 28,
 - 4) nadzór nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych,
 - 5) nadzór nad bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych,
 - 6) powoływanie komisji i nadawanie uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych,
 - 7) przewodnictwo w pracach komisji powypadkowych dotyczących katastrof kolejowych oraz nadzór nad pozostałymi komisjami powypadkowymi,
 - 8) podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.
3. Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 2, nie dotyczy urządzeń technicznych podlegających przepisom o dozorze technicznym.
4. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli przepisów, decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa.
5. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa, Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.
6. Prezes UTK przedstawia corocznie w terminie do końca pierwszego kwartału, ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) tryb wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru,
 - 2) szczegółowe zasady powiadamiania o katastrofach i wypadkach kolejowych oraz zasady i tryb pracy komisji powypadkowych, tak aby ograniczyć skutki zaistniałych katastrof i wypadków kolejowych.

Art. 14.

1. Prezes UTK nakazuje w drodze decyzji administracyjnej, usunięcie nieprawidłowości w określonym przez niego terminie w razie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących

obowiązków zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych oraz właścicieli bocznic w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności:

- 1) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 2,
 - 2) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24 i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25,
 - 3) warunków, jakie powinny spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 21,
 - 4) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, o których mowa w art. 28.
2. Prezes UTK w drodze postanowienia lub decyzji administracyjnej:
- 1) wstrzymuje ruch lub wprowadza jego ograniczenie na linii kolejowej lub jej odcinku w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy,
 - 2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, gdy nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, art. 23 ust. 3 pkt 1 i art. 24 ust. 4.
3. Decyzje Prezesa UTK, o których mowa w ust. 2, podlegają natychmiastowej wykonalności.
4. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.
5. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 33 ust. 8 oraz art. 64 ust. 1 pkt 1 – 3, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu antymonopolowego, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
6. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK, od których służy zażalenie, przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio, z tym że zażalenie wnosi się w terminie 7 dni.

Art. 15.

Prezes UTK i osoby przez niego upoważnione:

- 1) mają prawo wstępu na obszar kolejowy i na bocznicę kolejową oraz do pomieszczeń związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych,

- 2) mogą żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów i innych informacji oraz udostępniania wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli.

Art. 16.

1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK określone w art. 13 ust. 2 pkt 1 i 2 są odpłatne. Odpłatne są również czynności związane z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3, jeżeli polegają one na wykonywaniu specjalistycznych badań i pomiarów.
2. Opłaty, o który mowa w ust. 1 stanowią dochód budżetu państwa.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, czynności, o których mowa w ust. 1, za które pobierane są opłaty, a także wysokość tych opłat i tryb ich pobierania mając na uwadze pracochłonność tych czynności.

Rozdział 4

Bezpieczeństwo transportu kolejowego

Art. 17.

1. Zarządca i użytkownicy infrastruktury kolejowej są zobowiązani spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego i utrzymanie linii kolejowych, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych oraz ochronę środowiska.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne zasady prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz obowiązki zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych oraz właścicieli bocznic kolejowych z uwzględnieniem zasad opracowywania i stosowania szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie.

Art. 18.

1. Świadczenie bezpieczeństwa obowiązany jest uzyskać:
 - 1) przewoźnik kolejowy,
 - 2) zarządca infrastruktury,
 - 3) użytkownik bocznic.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki, tryb wydawania oraz cofania świadectw bezpieczeństwa oraz ich wzory, uwzględniając wymagania, o których mowa w art. 19.

Art. 19.

1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydaje świadectwo bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury, jeśli przedstawi on:
 - 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych,
 - 2) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych,
 - 3) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania organizacyjne dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu i utrzymania infrastruktury kolejowej,
 - 4) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22.
2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydaje świadectwo bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego, jeśli przedstawi on:
 - 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu eksploatowanych pojazdów kolejowych,
 - 2) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych,
 - 3) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22,
 - 4) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.
3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydaje świadectwo bezpieczeństwa użytkownikowi bocznicy, jeśli przedstawi on:
 - 1) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - 2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania organizacyjne dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu i utrzymania

infrastruktury, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych,

- 3) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych,
- 4) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych,
- 5) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu zatrudnia pracowników spełniających warunki określone przepisach wydanych na podstawie art. 22,
- 6) regulamin pracy boczniczy uzgodniony przez zarządcę infrastruktury, z którą bocznicą jest połączona.

Art. 20.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych, tak aby:

- 1) spełnione były warunki bezpieczeństwa ruchu,
- 2) mogłyby być one przemieszczane w składach tych samych pociągów,
- 3) ich przemieszczanie po liniach kolejowych było możliwe przy zachowaniu warunków technicznych tych linii podanych w rozkładzie jazdy pociągów.

Art. 21.

Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji, na wniosek przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury lub użytkownika boczniczy, w uzasadnionych przypadkach udzielić zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz prowadzenia ruchu i sygnalizacji, po uzyskaniu opinii Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Art. 22.

1. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego powinni posiadać kwalifikacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i obowiązani są do posiadania i okazywania uprawnionemu organowi dokumentu uprawniającego do wykonywania tych czynności.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:
 - 1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych, warunki, jakie powinni spełniać zatrudnieni na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe, a także zasady oceny ich zdolności

fizycznych i psychicznych, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności,

- 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników, o których mowa w pkt 1, wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem tych kwalifikacji oraz sposób uiszczania tych opłat, a także wzory dokumentów stwierdzających te kwalifikacje oraz wysokość wynagradzania osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnych.

Art. 23.

1. Zarządca, przewoźnik kolejowy i użytkownik boczniccy oraz przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie boczniccy mogą eksploatować wyłącznie typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Pojazdy kolejowe należące do zagranicznych przewoźników kolejowych dopuszcza się do eksploatacji na obszarze Polski, jeśli zostały one dopuszczone do eksploatacji w komunikacji międzynarodowej w kraju ich właścicieli.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, podając:
 - a) okres ważności oraz wzory świadectw,
 - b) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw, o których mowa w pkt 1,
 - 2) zakres badań koniecznych do uzyskania świadectw, o których mowa w pkt 1,
 - 3) wykaz typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 1.

Art. 24.

1. Warunkiem dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji jest świadectwo sprawności technicznej.
2. Świadectwo sprawności technicznej wydaje:
 - 1) przewoźnik kolejowy, zarządca - dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy technologiczne, użytkownik boczniccy - dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy w obrębie boczniccy lub stacji oraz przedsiębiorca kolejowy - dla wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych,

- 2) inna wyspecjalizowana jednostka na zlecenie przedsiębiorców, o których mowa w pkt 1.
3. Ważność świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego ustala się na czas określony.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb wydawania oraz okresy ważności świadectw sprawności technicznej, ustalając wzór świadectwa i warunki jakie są niezbędne do jego uzyskania.

Art. 25.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dokumenty, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, oraz ich wzory, mając na uwadze możliwość stwierdzenia stanu technicznego pojazdu oraz jednostki odpowiedzialnej za stan techniczny pojazdu.

Rozdział 5

Przewozy towarów niebezpiecznych

Art. 26.

1. Przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury oraz użytkownik bocznic kolejowej, zobowiązani są do stworzenia warunków technicznych i organizacyjnych przewozu towarów niebezpiecznych w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ludzi i środowiska.
2. Do przewozów, o których mowa w ust. 1, stosuje się Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych - RID (Dz. U. Nr 34 poz. 158 z 1985 r., z 1997 Nr 37, poz. 225) wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób oraz inne umowy międzynarodowe.

Art. 27.

1. Uprawnienia doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, zwanego dalej „doradcą do spraw bezpieczeństwa”, nadaje Prezes UTK na pięć lat, w drodze decyzji administracyjnej.
2. Warunkiem uzyskania uprawnień, o których mowa w ust. 1, jest:

- 1) ukończenie kursu przygotowawczego, zdanie egzaminu przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Prezesa UTK potwierdzonego uzyskaniem świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa,
 - 2) przedstawienie świadectwa wystawionego przez właściwe władze innych państw członkowskich Unii Europejskiej.
3. Egzamin, o którym mowa w ust. 2, obejmuje sprawdzenie znajomości zagadnień związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.
 4. Za egzamin, o którym mowa w ust. 2 pobiera się opłatę.

Art. 28.

1. Przewoźnik kolejowy dokonujący przewozu towarów niebezpiecznych oraz jednostka organizacyjna inna niż przewoźnik kolejowy biorąca udział w przewozie towarów niebezpiecznych, powinny zatrudniać doradcę do spraw bezpieczeństwa i powierzyć mu nadzór nad:
 - 1) prawidłowością procedur związanych z załadunkiem, rozładunkiem i przewozem towarów niebezpiecznych,
 - 2) kwalifikacjami personelu zatrudnionego przy przewozie towarów niebezpiecznych,
 - 3) stanem technicznym taboru i urządzeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.
2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 nie dotyczy jednostek organizacyjnych podlegających nadzorowi Ministra Obrony Narodowej.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zasady uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa, z uwzględnieniem:
 - 1) szczegółowego programu kursów przygotowawczych, wymagań jakie powinny spełniać podmioty prowadzące kursy przygotowawcze oraz podmioty upoważnione do prowadzenia kursów przygotowawczych na doradców do spraw bezpieczeństwa,
 - 2) sposobu powoływania i trybu pracy komisji egzaminacyjnych oraz wysokość wynagradzania osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnych,
 - 3) terminów przyjmowania zgłoszeń, wysokości opłat egzaminacyjnych umożliwiających pokrycie kosztów poniesionych przez Urząd oraz trybu ich pobierania,
 - 4) zakresu profilaktyki powypadkowej,
 - 5) zakresu oraz szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu na kandydatów na doradców do spraw bezpieczeństwa,

- 6) szczegółowego zakresu obowiązków doradców do spraw bezpieczeństwa u przewoźnika kolejowego, w jednostce organizacyjnej innej niż przewoźnik kolejowy, biorących udział w procesie przewozu towarów niebezpiecznych oraz wzór świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa.

Rozdział 6

Udostępnianie i opłaty za udostępnianie infrastruktury kolejowej

Art. 29.

1. Udostępnianie infrastruktury polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy przejazdu pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwieniu korzystania z niezbędnej infrastruktury, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Zarządca jest obowiązany do udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych zgodnie z regulaminem przydzielania i korzystania z tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zwanym dalej „regulaminem”, z zachowaniem zasady równego ich traktowania.
3. Tryb składania i rozpatrywania wniosków, o których mowa w ust. 2, a także zasady przydzielania oraz korzystania z przydzielonych tras, zarządca określa w regulaminie.
4. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów tras po zawarciu w tej sprawie umowy z zarządcą.
5. Z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej jej zarządca pobiera opłaty.

Art. 30.

1. Zarządca planuje trasy w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników kolejowych. Wniosek o przyznanie tras powinien być złożony co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy.
2. Zarządca przydziela trasy przewoźnikom kolejowym uwzględniając priorytety wynikające z:
 - 1) pierwszeństwa przewozu osób, w tym obowiązku służby publicznej,
 - 2) obowiązku wykonania przewozu nałożonego, zgodnie z przepisami Prawa przewozowego.
 - 3) udostępnienia tras, które w poprzednim rozkładzie jazdy były wykorzystywane przez tego samego przewoźnika kolejowego,
 - 4) tras uwzględnionych w umowie ramowej,
 - 5) przewozów w komunikacji międzynarodowej.

3. W przypadku stwierdzenia kolizji między różnymi wnioskami o równych priorytetach zarządca powinien w drodze konsultacji z wnioskodawcami przyjąć w rozkładzie jazdy rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem wykorzystania zdolności przepustowej odcinka linii kolejowej, którego dotyczyła kolizja.
4. Zarządca powiadamia wnioskodawców o przydzielonej trasie nie później niż na 3 miesiące przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy.
5. Rozkład jazdy jest ustalany raz w roku.
6. Trasa jest przydzielana wnioskodawcom na czas obowiązywania rozkładu jazdy, z zastrzeżeniem ust. 7.
7. Przydział trasy na czas krótszy, niż czas obowiązywania rozkładu jazdy, może nastąpić wyłącznie w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe i w miarę wolnej zdolności przepustowej.
8. Zarządca dokonuje przydziału tras w rozkładzie jazdy pociągów w ramach posiadanej zdolności przepustowej, ustalonej przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności dla własnych przewozów technologicznych.
9. Sposób ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych zarządca określa w regulaminie.

Art. 31.

1. Sposób i warunki korzystania z tras przydzielonych w rozkładzie jazdy pociągów określa umowa, o której mowa w art. 29 ust. 5.
2. Umowa zawierana jest na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z tym że na uzasadniony wniosek przewoźnika kolejowego może być zawarta umowa ramowa na czas dłuższy niż okres obowiązywania jednego rozkładu jazdy.
3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez przewoźnika kolejowego istniejącymi kontraktami handlowymi.
4. Umowy ramowe zawierane na okres dłuższy niż 10 lat są możliwe tylko w wyjątkowych przypadkach, w szczególności przy realizacji inwestycji na dużą skalę, zwłaszcza objętych zobowiązaniami kontraktowymi.
5. Postanowienia umów ramowych nie mogą uniemożliwiać korzystania z danej linii kolejowej innym przewoźnikom.
6. Ogólne istotne postanowienia każdej umowy ramowej powinny być na życzenie udostępniane wszystkim ubiegającym się o przydział tras, z zachowaniem tajemnicy handlowej,

7. Zarządca jest obowiązany do nie ujawniania informacji handlowych uzyskanych od wnioskodawców.
8. Korzystanie z linii kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków.

Art. 32.

1. Zarządca opracowuje regulamin określający w szczególności:
 - 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydział tras,
 - 2) charakterystykę infrastruktury przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym oraz informacje o warunkach dostępu do niej,
 - 3) zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej,
 - 4) zasady i warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej,
 - 5) zakres i warunki zapewnienia usług związanych z udostępnianiem infrastruktury.
2. Regulamin jest rozpowszechniany w formie odrębnego wydawnictwa nie później niż na 4 miesiące przed terminem składania wniosków o przydział tras.
3. Wprowadzenie do regulaminu postanowień dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym wymaga uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej.
4. Zarządca infrastruktury zapewnia powszechną dostępność regulaminu, za odpłatnością, która nie powinna przekraczać kosztów druku, publikacji i rozpowszechniania regulaminu.

Art. 33.

1. Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.
2. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie poniesie zarządca w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras oraz infrastruktury kolejowej.
3. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłaty dodatkowej.
4. Opłata podstawowa jest obliczona z uwzględnieniem planowanych przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.
5. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej jest określona dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

6. Zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.
7. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK do zatwierdzenia.
8. Prezes UTK w terminie 30 dni zatwierdza bądź odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w ust. 2 – 6 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 34.
9. Stawki jednostkowe podaje się do publicznej wiadomości co najmniej na 6 miesięcy przed dniem ich wprowadzenia.
10. W ramach opłaty podstawowej zarządca jest zobowiązany zapewnić:
 - 1) przejazd pociągu po przyznanej trasie,
 - 2) korzystanie ze stacji kolejowych położonych na przyznanej trasie,
 - 3) sterowanie ruchem, łączność, odprawę i kontrolę biegu pociągu oraz informacje o ruchu pociągów,
 - 4) przekazywanie informacji wymaganych do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
11. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę inne niż wymienione w ust. 10 usługi, które zarządca będzie świadczył:
 - 1) zawsze, kiedy żąda tego przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku,
 - 2) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku,
 - 3) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w umowie, o której mowa w art. 29 ust. 4.
12. Zarządca może stosować ulgi w opłatach za udostępnianie infrastruktury wyłącznie na równych zasadach dla wszystkich przewoźników osób i wszystkich przewoźników rzeczy.
13. Z opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym zwolnione są wojskowe jednostki budżetowe.

Art. 34.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki dostępu i zasady korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej,
- 2) szczegółowe zasady składania, rozpatrywania wniosków, o których mowa w art. 30 ust. 1,
- 3) rodzaj usług, o których mowa w art. 33 ust. 11,

- 4) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z przyznaných tras infrastruktury kolejowej oraz tryb ich ogłoszenia,
 - 5) zakres spraw, które w szczególności wymagają uregulowania umową, o której mowa w art. 31,
 - 6) zasady opracowania i zakres regulaminu, o którym mowa w art. 32,
 - 7) zasady współdziałania zarządców infrastruktury w zakresie, o którym mowa w pkt. 1 - 3, jeśli zarządzana przez nich infrastruktura umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu, o którym mowa w art. 7,
- przy zapewnieniu równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej.

Art. 35.

Przepisów art. 29-34 nie stosuje się do infrastruktury kolejowej:

- 1) przeznaczonej wyłącznie do przewozów osób wykonywanych przez przewoźnika kolejowego, który równocześnie zarządza tą infrastrukturą bez udostępniania jej innym przewoźnikom,
- 2) przeznaczonej do użytku właściciela w celu wykonywania przewozów rzeczy wyłącznie dla jego własnych potrzeb,
- 3) w części obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm.

Rozdział 7

Finansowanie transportu kolejowego

Art. 36.

Zarządcy i przewoźnicy kolejowi prowadzą gospodarkę finansową na zasadach określonych w odrębnych przepisach, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.

Art. 37.

1. Z budżetu państwa są finansowane:
 - 1) inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych,
 - 2) inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym,
 - 3) inwestycje obejmujące linie kolejowe o znaczeniu państwowym.
2. Inwestycje, o których mowa w ust. 1 mogą być również finansowane ze środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

3. Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej pokrywane są przez zarządcę, z tym że mogą być one pokrywane przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.
4. Wielkość środków przeznaczonych na finansowanie inwestycji, o których mowa w ust. 1, w danym roku określa ustawa budżetowa.
5. Inwestycje obejmujące pozostałe linie kolejowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, finansowane są przez zarządcę; mogą być one dofinansowywane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

Art. 38.

1. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy pasażerskie na obszarze kraju otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich.
2. Wysokość dotacji, o której mowa w ust. 1, określa ustawa budżetowa.

Art. 39.

1. Organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej należy do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa.
2. Przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 1 mogą być dofinansowywane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.
3. Organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów.
4. Zadania, o których mowa w ust. 1 i ust. 3, realizowane są na podstawie umowy zawartej pomiędzy organem jednostki samorządu terytorialnego lub ministrem właściwym do spraw transportu a przewoźnikiem kolejowym, w szczególności w zakresie o którym mowa w art. 40.
5. Przewoźnik kolejowy prowadzący inną działalność, oprócz przewozów wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej, obowiązany jest do:
 - 1) prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla przewozów służby publicznej,
 - 2) nie przeznaczania środków publicznych na inną działalność niż przewozy służby publicznej.

6. Rada Ministrów, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady ustalania, tryb i organy dokonujące przekazywania dotacji budżetowej dla samorządów województw oraz terminy, od których samorządy województw rozpoczną organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich, biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców województwa, długość linii kolejowych w województwie oraz zagrożenie szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym.
7. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady organizowania zadań, o których mowa w ust. 1 i ust. 3, oraz tryb wyboru przewoźników, kierując się zasadami uczciwej konkurencji i ochroną interesów konsumentów, w szczególności określi: kryteria ustalania zapotrzebowania na przewozy, dopuszczalne formy organizacyjne wykonywania przewozów oraz kryteria oferty przewoźników.

Art. 40.

1. Przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy w ramach obowiązku służby publicznej, o których mowa w art. 39 zawiadamia samorząd województwa o zamiarze zaprzestania tych przewozów najpóźniej na 6 miesięcy przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy.
2. Samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie przewozów służby publicznej pod warunkiem pokrycia udokumentowanych przez przewoźnika strat.

Art. 41.

Z budżetu państwa mogą być finansowane lub współfinansowane przedsięwzięcia w zakresie rozwoju i prowadzenia przewozów pasażerskich, jeśli wynika to z narodowych programów aktywizacji gospodarczej miast, bądź regionów.

Rozdział 8

Licencjonowanie transportu kolejowego

Art. 42.

1. Działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy podlega licencjonowaniu.
2. Licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego.

3. Potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego są również licencje wydane przez właściwe władze innych państw członkowskich Unii Europejskiej.
4. Licencje wydaje się na czas nieoznaczony.
5. Licencja nie uprawnia przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej.
6. W sprawach nie uregulowanych niniejszą ustawą stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. Prawo działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz. 598, Nr 114, poz. 1193, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, Nr 67, poz. 679, Nr 102, poz. 1115, Nr 147, poz. 1643 i z 2002 r. Nr 2, poz. 12) w zakresie dotyczącym zezwoleń.

Art. 43.

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

Art. 44.

1. Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany lub cofnięcia licencji jest Prezes UTK.
2. Udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana lub cofnięcie licencji następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 45.

Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji, z zastrzeżeniem art. 50 jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji spełnia wymagania dotyczące:

- 1) dobrej reputacji,
- 2) wiarygodności finansowej,
- 3) kompetencji zawodowych,
- 4) dysponowania taborem kolejowym,
- 5) odpowiedzialności cywilnej.

Art. 46.

1. Przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych powinien przedstawić Prezesowi UTK dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań określonych w ustawie.

2. Wymagania dotyczące dobrej reputacji uznaje się za spełnione, jeżeli członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w transporcie, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, ochronie środowiska lub warunkom pracy i płacy oraz przestępstwa skarbowe.
3. 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 udzielenia licencji. W tym celu ubiegający się o licencję przedsiębiorca winien przedstawić w szczególności:
 - 1) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy, wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta z jego badania oraz aktualną sytuację finansową, w przypadku, gdy prowadził działalność gospodarczą w ostatnim roku przed złożeniem wniosku o udzielenie licencji,
 - 2) zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję i dla roku kolejnego,
 - 3) potwierdzenie stanu rachunku bankowego oraz pozostałe zabezpieczenia majątkowe zobowiązań,
 - 4) dane dotyczące planowanych wydatków związanych z podjęciem licencjonowanej działalności.
4. Prezes UTK wydając licencję może odmówić udzielenia licencji przedsiębiorcy, który doprowadził do znacznych zaległości w płaceniu składek na ubezpieczenia społeczne.
5. Wymagania dotyczące kompetencji zawodowych uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca:
 - 1) posiada lub zobowiąże się że będzie posiadać organizację zarządzania umożliwiającą sprawowanie właściwego nadzoru nad licencjonowaną działalnością oraz nad przestrzeganiem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
 - 2) oświadczy, że zatrudni pracowników odpowiadających za bezpieczeństwo ruchu kolejowego posiadających wymagane kwalifikacje.
6. Wymagania dotyczące dysponowania taborem kolejowym uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca:
 - 1) dysponuje bądź zobowiąże się do dysponowania wagonami i lokomotywami kolejowymi,

- 2) utworzy lub zobowiąże się do utworzenia z dniem rozpoczęcia działalności systemu utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych.
7. Wymagania dotyczące odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy ubiegający się o udzielenie licencji przedsiębiorca posiada zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzoną działalnością lub zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia działalności objętej licencją.

Art. 47.

1. Licencji udziela się na pisemny wniosek przedsiębiorcy.
2. Wniosek o udzielenie licencji powinien zawierać:
 - 1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres,
 - 2) numer w rejestrze przedsiębiorców,
 - 3) imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy,
 - 4) określenie przedmiotu i zakresu wykonywania działalności, na którą ma być udzielona licencja.
3. Do wniosku należy dołączyć:
 - 1) odpis z rejestru przedsiębiorców,
 - 2) kopię zaświadczenia o statystycznym numerze identyfikacyjnym REGON,
 - 3) kopię decyzji o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej NIP,
 - 4) dokumenty potwierdzające posiadanie zabezpieczenia, o którym mowa w art. 46 ust. 7,
 - 5) zaświadczenie o niekaralności osób, o których mowa w art. 46 ust. 2,
 - 6) informacje:
 - a) o dotychczasowej działalności przedsiębiorcy,
 - b) o toczących się postępowaniach: upadłościowym, układowym, ugodowym lub likwidacyjnym wobec przedsiębiorcy,
 - 7) szczegółowe dane dotyczące:
 - a) typów posiadanych pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 46 ust. 6 pkt 1,
 - b) kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych oraz szczegółowe dane dotyczące szkolenia tych pracowników.
4. Przed podjęciem decyzji w sprawie wydania licencji, organ ją wydający może wezwać wnioskodawcę do uzupełnienia, w wyznaczonym terminie brakującej dokumentacji.
5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia tryb składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji, zapewniający sprawność prowadzenia postępowania administracyjnego oraz wzór licencji.

Art. 48.

W licencji określa się w szczególności:

- 1) numer ewidencyjny licencji,
- 2) organ, który udzielił licencji,
- 3) datę udzielenia licencji,
- 4) podstawę prawną udzielenia licencji,
- 5) przedsiębiorcę, jego siedzibę i adres,
- 6) rodzaj przewozów.

Art. 49.

1. Za udzielenie licencji pobiera się opłatę w wysokości nie wyższej niż równowartość 2 000 EURO.
2. Opłatę uiszcza się jednorazowo lub ratalnie.
3. Opłata jest pobierana przez Prezesa UTK i stanowi dochód budżetu państwa.
4. Do opłaty, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.
5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość i sposób uiszczania opłaty, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem kosztów nie wyższych niż uzasadnione koszty udzielenia licencji i kontroli jej wykonania.

Art. 50.

Prezes UTK może odmówić udzielenia licencji, cofnąć licencję lub zmienić jej zakres ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwo państwa, albo inny ważny interes publiczny.

Art. 51.

1. Prezes UTK zarządza dokonywanie okresowych kontroli przewoźnika kolejowego posiadającego licencję.
2. Prezes UTK cofa licencję, jeżeli przedsiębiorca:
 - 1) nie spełnia wymagań określonych w ustawie,
 - 2) wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

- 3) nie podjął działalności objętej licencją mimo wezwania lub zaprzestał wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją,
 - 4) został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego,
 - 5) został postawiony w stan upadłości lub likwidacji,
 - 6) nie wywiązywał się ze zobowiązań złożonych w oświadczeniach, w określonych w nich terminach.
3. Można cofnąć licencję w przypadku, gdy przedsiębiorca nie prowadził licencjonowanej działalności przez okres 6 miesięcy.
 4. Jeżeli przedsiębiorca zamierza rozszerzyć lub zmienić zakres licencjonowanej działalności, składa wniosek o zmianę licencji.

Rozdział 9.

Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych

Art. 52.

Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, bocznic i przejazdów kolejowych może mieć miejsce w odległości nie zakłócającej eksploatacji linii kolejowej, działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu, a także nie powodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Art. 53.

Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska oraz ministrem właściwym do spraw administracji publicznej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie zmian otoczenia linii kolejowych, z uwzględnieniem: odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych.

Art. 54.

1. Zarządca infrastruktury ma prawo na sąsiadujących z linią kolejową gruntach, za odszkodowaniem:

- 1) ustawiać zasłony odśnieżne,
 - 2) zakładać żywopłoty,
 - 3) urządzać i utrzymywać pasy przeciwpożarowe.
2. Ustalenie odszkodowania za ustawianie zasłon odśnieżnych, zakładanie żywopłotów, urządzenie i utrzymywanie pasów przeciwpożarowych następuje w drodze umowy stron.
 3. Jeżeli posadzenie drzew lub krzewów, powodujące potrzebę urządzenia pasów przeciwpożarowych, nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej, urządzenie i utrzymanie tych pasów oraz związane z tym koszty obciążają właścicieli gruntów.

Art. 55.

1. W razie potrzeby usunięcia drzew lub krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów lub eksploatację urządzeń kolejowych albo powodujących zasy śnieżne, starosta, na wniosek zarządcy, wydaje decyzję administracyjną o usunięciu drzew lub krzewów i o wysokości odszkodowania. Decyzję wykonuje zarządca infrastruktury.
2. Ustalenie odszkodowania za drzewa i krzewy oraz za ich usunięcie następuje w drodze umowy stron.
3. Odszkodowania, o których mowa w ust. 2 i art. 54 ust. 1, ustala, w przypadku braku umowy stron, starosta, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości.
4. Odszkodowanie nie przysługuje, jeżeli:
 - 1) posadzenie drzew lub krzewów nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej z naruszeniem przepisów ustawy,
 - 2) drzewa lub krzewy przy skrzyżowaniach z drogami w poziomie szyn utrudniają użytkownikom tych dróg dostrzeżenie nadjeżdżającego pociągu lub sygnałów dla nich przeznaczonych.

Art. 56.

1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od warunków usytuowania budynków lub budowli oraz wykonywania robót ziemnych, określonych na podstawie art. 52. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego, a także nie może zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego.
2. Właściwy organ nadzoru budowlanego, w rozumieniu przepisów prawa budowlanego, udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy kolei.

Rozdział 10

Ochrona porządku na obszarze kolejowym

Art. 57.

1. Wstęp na obszar kolejowy jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę infrastruktury.
2. Poza miejscami, o których mowa w ust. 1, wstęp na obszar kolejowy mają osoby posiadające upoważnienie zarządcy lub przewoźnika kolejowego oraz osoby uprawnione na podstawie odrębnych przepisów.

Art. 58.

1. Zarządca lub kilku zarządców wspólnie, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, tworzy straż ochrony kolei, działającą na zasadach określonych w niniejszym rozdziale oraz powołuje komendanta straży ochrony kolei.
2. Zgodę, o której mowa w ust. 1 wydaje się w drodze decyzji administracyjnej.
3. Koszty związane z funkcjonowaniem straży ochrony kolei pokrywane są przez zarządcę.
4. Funkcjonariuszem straży ochrony kolei może być osoba, która:
 - 1) posiada obywatelstwo polskie,
 - 2) korzysta w pełni z praw publicznych,
 - 3) posiada co najmniej wykształcenie średnie,
 - 4) ma uregulowany stosunek do służby wojskowej,
 - 5) cieszy się nienaganną opinią,
 - 6) posiada zdolność fizyczną i psychiczną do służby w formacjach uzbrojonych,
 - 7) nie była karana sędownie.
5. Dopuszczenie funkcjonariusza straży ochrony kolei do wykonywania zadań z użyciem broni palnej następuje na wniosek komendanta straży ochrony kolei w drodze decyzji administracyjnej wydanej przez właściwy organ Policji.
6. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowy zakres działania oraz sposób organizacji straży ochrony kolei,
 - 2) przypadki i warunki, na których straż ochrony kolei może wykonywać zadania policji,

- 3) szczegółowe warunki, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz tryb i jednostki uprawnione do orzekania o tej zdolności, biorąc pod uwagę zadania oraz zasady działania straży ochrony kolei.
7. Zadania straży ochrony kolei określone w trybie, o którym mowa w ust. 6 pkt 2, mogą być finansowane z budżetu państwa ze środków ministra właściwego do spraw wewnętrznych.
8. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, przepisy porządkowe obowiązujące na obszarze kolejowym, w pociągach i pojazdach kolejowych, uwzględniając warunki i wymagania funkcjonowania transportu kolejowego.

Art. 59.

1. Do podstawowych zadań straży ochrony kolei należy:
 - 1) kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych,
 - 2) ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.
2. Wykonując swoje zadania, funkcjonariusz straży ochrony kolei ma prawo do:
 - 1) legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia, w celu ustalenia ich tożsamości,
 - 2) ujęcia w celu niezwłocznego doprowadzania do najbliższej jednostki Policji osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności, wykraczających poza uprawnienia straży ochrony kolei,
 - 3) nakładania grzywien, w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia,
 - 4) przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w trybie określonym w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia,
 - 5) stosowania środków przymusu bezpośredniego: siły fizycznej w postaci chwytów obezwładniających oraz podobnych technik obrony, miotacza gazowego, pałki służbowej, kajdanek i psa służbowego.

3. Na sposób przeprowadzenia czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 5, przysługuje zażalenie do miejscowo właściwego prokuratora w trybie przepisów Kodeksu postępowania karnego.
4. Funkcjonariusz straży ochrony kolei może stosować środki przymusu bezpośredniego wobec osób uniemożliwiających wykonywanie przez niego zadań określonych w ust. 1.
5. Zastosowanie przez funkcjonariusza straży ochrony kolei środków przymusu bezpośredniego powinno odpowiadać potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i zmierzać do podporządkowania się osoby wydanym poleceniom.
6. Jeżeli zastosowanie środków przymusu bezpośredniego, określonych w ust. 2 pkt 5, jest niewystarczające, funkcjonariusz ma prawo użycia broni palnej:
 - 1) w celu odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na życie własne lub innej osoby,
 - 2) przeciwko osobie, która wezwana do natychmiastowego porzucenia broni lub niebezpiecznego narzędzia, nie zastosuje się do tego wezwania, a jej zachowanie wskazuje na bezpośredni zamiar ich użycia przeciwko funkcjonariuszowi lub innej osobie,
 - 3) przeciwko osobie, która usiłuje przemocą odebrać broń funkcjonariuszowi,
 - 4) w celu odparcia zamachu na mienie, znajdujące się na obszarze kolejowym, stwarzającego jednocześnie bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi,
 - 5) w celu odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na obiekty i urządzenia znajdujące się na obszarze kolejowym, których uszkodzenie lub unieruchomienie mogłoby spowodować bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia podróżnych lub katastrofę kolejową,
 - 6) w celu udaremnienia ucieczki sprawcy zamachu określonego w pkt 1-5.
7. Użycie broni palnej powinno następować w sposób wyrządzający możliwie najmniejszą szkodę osobie, przeciwko której użyto broni i nie może zmierzać do pozbawienia jej życia, a także narażać innych osób na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia.
8. Do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 5 oraz w ust. 4 - 7, stosuje się odpowiednio przepisy o Policji.

Art. 60.

1. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może cofnąć decyzję, o której mowa w art. 58 ust. 2, w przypadku naruszenia przepisów art. 59.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych może, w drodze decyzji o której mowa w art. 58 ust. 2, ograniczyć zakres działania i uprawnień straży ochrony kolei.

Art. 61.

1. Straż ochrony kolei zobowiązana jest do współdziałania z Policją, Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową i Kontrolą Skarbową.
2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, zasady współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.
4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, zasady współdziałania straży ochrony kolei z Kontrolą Skarbową, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.
5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, przypadki, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.
6. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, rodzaj i zasady ewidencjonowania, przechowywania w straży ochrony kolei broni, amunicji, kajdanek, pałek służbowych i ręcznych miotaczy gazowych.
7. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb i zasady uznawania pojazdów straży ochrony kolei za pojazdy uprzywilejowane.

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikujących funkcjonariuszy straży ochrony kolei, a także normy przydziału, warunki i sposób ich noszenia.

Art. 62.

Przy wykonywaniu czynności służbowych funkcjonariusz straży ochrony kolei korzysta z ochrony prawnej przewidzianej dla funkcjonariuszy publicznych.

Art. 63.

Funkcjonariusz straży ochrony kolei nie może bez zezwolenia komendanta straży ochrony kolei podejmować innego zajęcia zarobkowego.

Rozdział 11

Przepisy karne

Art. 64.

1. Kto prowadzi pojazd kolejowy lub wykonuje pracę na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych nie posiadając wymaganych do tego kwalifikacji lub dopuszcza do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych osobę, która takich kwalifikacji nie posiada, podlega karze grzywny.
2. Kto eksploatuje pojazdy kolejowe bez ważnego świadectwa sprawności technicznej, o którym mowa w art. 24, podlega karze grzywny.
3. Kto wykracza przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych wydanych na podstawie art. 58 ust. 8, podlega karze grzywny.
4. Orzekanie w sprawach określonych w ust. 1 - 3 następuje w trybie przepisów dotyczących postępowania w sprawach o wykroczenia.

Rozdział 12

Kary pieniężne

Art. 65.

1. Karze pieniężnej podlega zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, który:

- 1) stosuje opłaty za udostępnianie infrastruktury naliczone niezgodnie z zasadami określonymi w art. 33,
 - 2) zarządzając infrastrukturą, nie zapewnia przewoźnikom równego dostępu do niej,
 - 3) nie opracował regulaminu lub nie opublikował go w terminie przewidzianym ustawą oraz nie określił w regulaminie wszystkich elementów, o których mowa w art. 32,
 - 4) nie zapewnia wykonywania wymaganego nadzoru przez doradcę do spraw bezpieczeństwa w przewozach towarów niebezpiecznych koleją.
2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1 nakłada Prezes UTK w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości do 10% rocznego przychodu ukaranego przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym; ustalając wysokość kary, Prezes UTK uwzględnia stopień szkodliwości czynu, stopień zawinienia oraz dotychczasową działalność przedsiębiorcy.
 3. Niezależnie od kary pieniężnej określonej w ust. 1 – 2 Prezes UTK może nałożyć karę pieniężną na kierownika zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego, z tym że kara ta może być wymierzona w kwocie nie większej niż 300 % jego wynagrodzenia.
 4. Prezes UTK uwzględnia stopień szkodliwości czynu, stopień zawinienia oraz dotychczasową działalność przedsiębiorcy.
 5. Kary pieniężne podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym i stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 13

Zmiany w przepisach obowiązujących. Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 66.

W ustawie z dnia 19 listopada 1999r. Prawo działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz.958. Nr 114, poz. 1193, z 2001r. Nr 49, poz. 509. Nr 67, poz. 679, Nr 102, poz. 1115, Nr 147, poz. 1643 i z 2002 r. Nr 2, poz. 12) w art. 14 w ust.1 skreśla się pkt 7.

Art. 67.

W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z 2001r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802) skreśla się art. 75 - 78.

Art. 68.

W ustawie z dnia 8 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o szkolnictwie wyższym, ustawy o wyższych szkołach zawodowych, ustawy o transporcie kolejowym i ustawy o usługach turystycznych oraz ustawy – Kodeks postępowania cywilnego, ustawy – Prawo o ustroju sądów powszechnych i ustawy o działach administracji rządowej – w związku z dostosowaniem do prawa Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 122, poz. 1314) skreśla się art. 8 - 14.

Art. 69.

1. Przedsiębiorcy prowadzący do dnia wejścia w życie ustawy działalność w zakresie przewozów kolejowych osób i rzeczy obowiązani są w terminie do dnia 30 września 2003 r., spełnić wymagania określone w ustawie do uzyskania licencji i wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób i rzeczy. Dotychczasowe uprawnienia do prowadzenia tej działalności wygasają z dniem 31 grudnia 2003 r.
2. Prezes UTK jest obowiązany udzielić lub odmówić udzielenia licencji w terminie do dnia 31 grudnia 2003 r.

Art. 70.

Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury obowiązani są uzyskać świadectwa bezpieczeństwa, o których mowa w art. 19 do dnia 31 grudnia 2003 r., a użytkownicy bocznice do dnia 31 grudnia 2004 r.

Art. 71.

Postępowania sądowe dotyczące zawarcia i wykonywania umów, o których mowa w art. 7 ust. 1 i art. 9 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 78 ust. 1, wszczęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzone są według dotychczasowych przepisów.

Art. 72.

1. Uprawnienia wynikające z decyzji administracyjnych wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy na podstawie przepisów o transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, o której mowa w art. 69, zachowują moc.

2. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami ustawy, o której mowa w art. 78 ust. 1, wszczętych a nie zakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Art. 73.

1. Straż ochrony kolei działająca na podstawie ustawy, o której mowa w art. 78 ust. 1, zachowuje uprawnienia do wykonywania zadań określonych w tej ustawie na dotychczasowych zasadach do czasu utworzenia straży ochrony kolei na podstawie niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia jej w życie.
2. W okresie do dnia 31 grudnia 2005r. w straży ochrony kolei mogą być zatrudnione osoby mające co najmniej trzyletni okres zatrudnienia w straży ochrony kolei bez zachowania wymogów określonych w art. 58 ust. 4 pkt 3.

Art. 74.

Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego sprawy wraz z aktami, które przechodzą do zakresu jego działania i nie są zakończone do dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 75.

1. Znosi się Główny Inspektorat Kolejnictwa.
2. Główny Inspektor Kolejnictwa przekazuje Prezesowi UTK prowadzenie spraw z zakresu jego działania, wraz z aktami spraw, nie zakończonych do dnia zniesienia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.
3. Pracownicy Głównego Inspektoratu Kolejnictwa stają się pracownikami Urzędu Transportu Kolejowego.
4. Prezes UTK przejmuje składniki mienia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.
5. Główny Inspektor Kolejnictwa przekazuje Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego składniki mienia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa do dnia jego zniesienia, w drodze protokołu zdawczo-odbiorczego.

Art. 76.

Główny Inspektor Kolejnictwa sporządza bilans na dzień zniesienia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa oraz spis spraw, o których mowa w art. 75 ust. 2 i przekazuje je Prezesowi UTK w drodze protokołu zdawczo-odbiorczego.

Art. 77.

1. Finansowanie Urzędu Transportu Kolejowego do końca roku kalendarzowego, w którym przypada jego utworzenie, odbywa się ze środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie Głównego Inspektoratu Kolejnictwa oraz z części budżetowej ministra właściwego do spraw transportu przeznaczonej na zadania realizowane dotychczas przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie, w którym przeszły do zakresu działania Prezesa UTK.
2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokona w budżecie państwa na rok 2003 odpowiednich zmian zapewniających finansowanie Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie niezbędnym do wykonania zadań określonych w niniejszej ustawie.

Art. 78.

1. Traci moc ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 84, poz. 934, oraz z 2000r. Nr 84, poz. 948, Nr 120, poz. 1268 i Nr 122, poz. 1314 oraz z 2001r. Nr 154, poz. 1800).
2. Do czasu wydania przepisów wykonawczych przewidzianych w ustawie, nie dłużej jednak niż do dnia uzyskania przez Rzeczypospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej, zachowują moc przepisy wydane na podstawie ustawy, o której mowa w ust. 1, jeśli nie są sprzeczne z niniejszą ustawą.

Art. 79.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r., z wyjątkiem art. 27 ust. 2 pkt 2 art. 42 ust. 3, które wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczypospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Uzasadnienie

1. Wstęp.

Przedkładany projekt ustawy został przygotowany w rezultacie przyjętego programu prac Rządu w ramach realizacji prac legislacyjnych związanych z dostosowaniem polskiego prawa do wymogów Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa ma zastąpić obecnie obowiązującą ustawę z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 84, poz. 934, oraz z 2000 r. Nr 84, poz. 948, Nr 120, poz. 1268 i Nr 122, poz. 1314 i z 2001 r. Nr 154 poz. 1800).

Ustawa ta została uchwalona w czasie, kiedy rynek transportu kolejowego był jeszcze w całości obsługiwany przez państwowe przedsiębiorstwo – Polskie Koleje Państwowe. Zarówno ogólna koncepcja obowiązującej ustawy, jak i zawarte w niej szczegółowe rozwiązania zostały w istotny sposób określone wynikającymi z takiej sytuacji uwarunkowaniami, mimo, iż zakładały odrębność podmiotów zajmujących się zarządzaniem liniami kolejowymi i przewozami kolejowymi.

W rezultacie takiego rozdzielenia i wprowadzenia obowiązku uzyskania koncesji zarówno przez zarządców kolei, jak i przewoźników kolejowych rynek drogi kolejowej zaistniał zanim przygotowano warunki jego funkcjonowania. Na podstawie ww. ustawy, wydano 11 koncesji na zarządzanie liniami kolejowymi i 27 koncesji na wykonywanie przewozów.

Koncesje na wykonywanie przewozów kolejowych wydawane były na czas określony przewoźnikom kolejowym na przewozy osób, przy zastosowaniu ograniczeń obszarowych lub określonych rodzajów towarów na wyznaczonych trasach. Powoduje to, iż niezależnie od zmieniającej się sytuacji na rynku zarówno okres, jak i obszar działania przewoźników kolejowych jest ograniczony.

Obowiązująca ustawa nie określa ponadto rodzaju usług, jakie zobowiązany jest zapewnić zarządca infrastruktury w ramach opłaty podstawowej za udostępnienie linii kolejowych oraz nie określa usług dodatkowych w ramach opłaty dodatkowej i przypadków, w których zarządca zobowiązany jest te usługi zapewnić.

Projekt nowej ustawy o transporcie kolejowym uwzględnia transpozycję oraz rozwinięcie prawa Unii Europejskiej (bez powtarzania zawartych w nim postanowień) i zgodne z tym prawem wprowadza regulacje uwzględniające specyficzną sytuację oraz zobowiązania Polski wynikające z dostosowywania polskiego prawa do prawa Unii Europejskiej.

Ponadto w projekcie wprowadzono zmiany wynikające z potrzeby aktualizacji obowiązującej ustawy, uwzględniając również prowadzoną restrukturyzację rynku kolejowego w Polsce.

2. Uzasadnienie merytoryczne.

W lutym i marcu 2001 roku Parlament Europejski i Rada UE przyjęły pakiet dyrektyw dotyczących kolei. Państwa członkowskie są zobowiązane do wprowadzenia w życie tego pakietu do 15 marca 2003 roku. Zakładając osiągnięcie naszej gotowości do końca 2003 roku, zachodzi pilna potrzeba rozpoczęcia wdrażania całego pakietu dyrektyw kolejowych w Polsce.

Pakiet ten stanowi kontynuację rozwiązań zawartych we wcześniejszych rozporządzeniach i obejmuje:

- 1) Dyrektywę 2001/12 Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. zmieniającą Dyrektywę Rady EWG 91/440 w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty;
- 2) Dyrektywę 2001/13 Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. zmieniającą Dyrektywę Rady 95/18 w sprawie koncesjonowania przedsiębiorstw kolejowych;
- 3) Dyrektywę 2001/14 Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przelotowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa;
- 4) Dyrektywę Rady nr 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. dotyczącą zbliżenia prawodawstwa państw członkowskich przy transporcie towarów niebezpiecznych drogą kolejową;
- 5) Dyrektywę Rady nr 96/35/WE z 3 czerwca 1996 r. dotyczącą wyznaczenia oraz kwalifikacji zawodowych doradców w zakresie bezpieczeństwa w dziedzinie transportu towarów niebezpiecznych drogą kołową, kolejową oraz żegluga śródlądową;
- 6) Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2000/18/WE z dnia 17 kwietnia 2000 r. dotyczącą minimalnych wymogów w zakresie egzaminów na doradcę ds. bezpieczeństwa przy transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym towarów niebezpiecznych;
- 7) Rozporządzenie Rady EWG Nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym wraz z rozporządzeniem Rady (EEC) nr 1893/91 z 20 czerwca 1991 r. wprowadzającym zmiany do rozporządzenia (EEC) nr 1191/69 w sprawie działań podejmowanych przez państwa członkowskie dotyczących wypełniania obowiązków związanych z podjęciem służby publicznej w przewozach kolejami, drogami i śródlądowymi drogami wodnymi.

W ww. przepisach UE określono rozwiązania dotyczące systemu funkcjonowania tzw. „wolnych dróg kolejowych” na obszarze Wspólnoty.

Dyrektywa 2001/13 Parlamentu Europejskiego i Rady z 26.02.2001 roku zmieniająca dyrektywę 95/18 w sprawie koncesjonowania przedsiębiorstw kolejowych definiuje koncesję jako: „wydane przez Państwo Członkowskie zezwolenie” uznające zdolność prawną przedsiębiorstwa kolejowego do wykonywania przewozów kolejowych” (art. 3 dyrektywy). Natomiast w dotychczas wydawanych koncesjach wprowadzono zapis: „Niniejsza koncesja upoważnia do przewozu osób (rzeczy) na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej”. Dotychczasowa ustawa o transporcie kolejowym w art. 24 stanowiła, że działalność polegająca na zarządzaniu liniami kolejowymi i wykonywaniu przewozów kolejowych podlega koncesjonowaniu.

Występuje istotna różnica pojęcia „koncesja” między przepisami UE i przepisami prawa polskiego. Według dyrektyw UE pojęcie to oznacza „stwierdzenie zdolności prawnej”, zaś w rozumieniu ustawodawstwa polskiego, jest to prawo wykonywania działalności przewozowej. Według przepisów unijnych „Koncesja sama w sobie nie uprawnia jej posiadacza do dostępu do infrastruktury kolejowej (art. 4 ust. 4 dyrektywy 2001/13), daje tylko prawo do ubiegania się o dostęp (art. 5 ust. 1 dyrektywy 2001/14). Natomiast o przyznaniu rzeczywistego dostępu decyduje zarząd kolei, do którego zwraca się koncesjonowany przewoźnik kolejowy. Wiąże się to z koniecznością stwierdzenia, że zostały spełnione określone warunki, od których zależy przyznanie odpowiednich tras przejazdu. Tak więc według rozwiązań unijnych na etapie przyznawania koncesji stwierdza się zdolność prawną, a na etapie przyznawania tras – zdolność techniczną. Konsekwencją takiego podejścia jest określony w aneksie do dyrektywy 2001/13 zakres warunków wymaganych do udzielenia koncesji. Są to warunki prawne (np. niekaralność), organizacyjne, kompetencyjne i finansowe, dokumentujące zdolność do utworzenia i zarządzania potencjałem technicznym i organizacyjnym, który jest niezbędny do wykorzystania koncesji.

W obowiązującej ustawie o transporcie kolejowym już na etapie składania wniosku o przyznanie koncesji żąda się udokumentowania prawa do „dysponowania kolejowymi pojazdami szynowymi” oraz „możliwości technicznych gwarantujących prawidłowe wykonywanie działalności objętej koncesją”. W przypadku niespełnienia tych warunków, w szczególności nie dysponowaniem odpowiednim taborem, następuje odmowa udzielenia koncesji.

Drugą istotną różnicą jest, ustawowy w prawie polskim, obowiązek posiadania koncesji na działalność polegającej na zarządzaniu liniami kolejowymi. Dyrektywy UE takiego obowiązku nie przewidują.

Kolejna różnica dotyczy zasięgu ważności koncesji oraz zakresu możliwych jej ograniczeń. Według art. 4 ust. 5 dyrektywy 2001/13 koncesja wydana przez którekolwiek z państw członkowskich jest ważna na obszarze całej Wspólnoty, natomiast według ustawy o transporcie kolejowym „Udostępnianie linii kolejowych zagranicznemu przewoźnikowi kolejowemu następuje, jeżeli tak stanowi umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną”. Ponadto

ustawodawstwo polskie dopuszcza, ograniczenie koncesji w „określonym zakresie lub na określonym obszarze”, podczas gdy regulacje unijne dopuszczają jedynie ograniczenie zakresu wykonywania przewozów.

Z oczywistych względów, dopóki Polska nie jest członkiem UE, nasze prawo nie może regulować tej sprawy w taki sposób.

Zgodnie z prawem unijnym uzyskanie koncesji upoważnia przewoźnika kolejowego do ubiegania się o dostęp do określonych linii. Procedury te zostały szczegółowo uregulowane w dyrektywie 2001/14 z 26.02.2001 r., z których wynika, że zarząd kolei jest zobowiązany określić warunki dostępu do swojej sieci i zasady korzystania w opracowanym przez niego regulaminie. Na tej podstawie przewoźnicy kolejowi na równych prawach mogą zgłaszać wnioski, a następnie zawierać umowy o korzystanie z tras wprowadzonych do rozkładu jazdy (uwzględnionych w wykresie ruchu). Projekt ustawy określa zakres spraw regulowanych regulaminem oraz ogólne zasady ustalania cen za korzystanie z infrastruktury.

Przesłanką tego rozwiązania jest zapewnienie wszystkim przewoźnikom, na niedyskryminujących warunkach, wolnego dostępu do sieci kolejowej. Wprowadzenie do rozkładu jazdy ściśle sprecyzowanych przez przewoźników potrzeb uczyni rozkład znacznie bardziej oszczędnym niż obecnie. Jednocześnie powinno skłonić to zarząd kolei do dostosowania rozmiarów dostępności infrastruktury do zgłaszanych potrzeb. Można zatem oczekiwać znacznego ograniczenia kosztów, które dotychczas finansowane są zwiększonymi kredytami i osiągnięcia racjonalnych rozmiarów sieci kolejowej w Polsce.

W tej sytuacji szczególnego znaczenia nabiera przyjęcie zgodnie z prawem Unii i dostosowanych do warunków i możliwości polskich, zasad finansowania obowiązku służby publicznej. Ww. rozporządzenie UE (Rozporządzenie Rady EWG Nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 roku w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym) stanowią, że obowiązek służby publicznej w przypadku przewozu osób powstaje w wyniku zobowiązania przewoźnika do wykonywania przewozów kolejowych z wyznaczoną częstotliwością, według określonej taryfy, po wyznaczonej trasie, których to przewozów ze względu na interes handlowy nie wykonywałby na taką skalę lub na takich warunkach. Występuje więc na określonej trasie „obowiązek taryfy” i „obowiązek przewozu”.

Bez ścisłego powiązania dotacji z konkretną trasą, wystąpiłaby niezgodność z prawem unijnym.

Uregulowanie spraw dotyczących opłat i warunków dostępu do infrastruktury zdecyduje o terminie gotowości do przystąpienia do UE w zakresie transportu kolejowego. Sprawy te muszą być załatwione w określonej kolejności. Czynnością końcową będzie wprowadzenie w życie

nowego rozkładu jazdy w terminie, który zgodnie z dyrektywą 2001/14 określono na 15 marca 2003 r., stąd pierwszym rozkładem jazdy pociągów uwzględniającym nowe regulacje będzie rozkład, który wejdzie w życie w 2003 r.

Z punktu widzenia zmian przepisów polskich najważniejsze w dyrektywie 2001/14 są postanowienia dotyczące:

- alokacji zdolności przelotowej infrastruktury kolejowej, pobierania opłat za dostęp do niej oraz wprowadzenia świadectw bezpieczeństwa,
- roli państwa w kształtowaniu kolejowego systemu transportowego i gwarantowaniu równego dostępu do dróg kolejowych,
- obowiązków, uprawnień i zasad współdziałania uczestników systemu transportowego : państwa, regulatora, zarządów kolei i przewoźników kolejowych,
- metod i trybu:
 - informowania o sposobie korzystania z dostępu do sieci kolejowej,
 - ubiegania się o dostęp do sieci kolejowej,
 - alokacji zdolności przelotowej,
 - ustalania i pobierania opłat za przydzieloną zdolność,
 - korzystania z przydzielonej zdolności przelotowej.
- specyfikacji usług, które powinny być zapewnione w związku z wolnym dostępem do linii kolejowych.

Przepisy zawarte w projekcie ustawy stanowią kompleksowy opis kolejowego systemu transportowego wraz z warunkami i wymaganiami jego funkcjonowania.

Do nowych rozwiązań dostosowano zasady funkcjonowania i zarządzania infrastrukturą kolejową oraz definicje podstawowych pojęć.

Sprawy dotyczące nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, uregulowano wykorzystując w znacznym stopniu zasady ustanowione w obecnie obowiązującej ustawie o transporcie kolejowym, uwzględniając ponadto:

- doświadczenia wynikające z pięcioletniego okresu stosowania tej ustawy,
- wymogi prawa unijnego, w tym wynikające z kolejowego pakietu infrastrukturalnego.

Aby uniknąć tworzenia nowych organów administracji rządowej i związanych z tym kosztów połączono funkcje obecnego Głównego Inspektora Kolejnictwa z funkcjami regulatora rynku kolejowego, tworząc w tym celu jeden Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

Do zadań Prezesa UTK będzie należał ogół spraw dotyczących regulacji transportu kolejowego i licencjonowanie przewozów kolejowych, jak również nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, dotychczas wykonywany przez Głównego Inspektora Kolejnictwa.

Wprowadzono wymóg posiadania „świadectwa bezpieczeństwa” przez:

- przewoźników kolejowych,
- zarządców infrastruktury,
- użytkowników bocznic.

Projekt ustawy precyzuje na jakich warunkach Prezes UTK może wydać takie świadectwo.

Szerzej niż to wynika z dyrektyw unijnych, biorąc pod uwagę pogarszającą się sytuację stanu bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej, wprowadzono obowiązek posiadania świadectw bezpieczeństwa przez zarządców infrastruktury kolejowej i użytkowników bocznic kolejowych.

W projekcie przewidziano również w ramach uprawnień dotyczących regulacji transportu kolejowego uprawnienia dla Prezesa UTK do nakładania kar pieniężnych dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych oraz kierowników tych jednostek.

W projekcie określono, że przy przewozach towarów niebezpiecznych koleją (art. 25) stosuje się Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych – RID, zgodnie z dyrektywą Rady nr 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. dotyczącą zbliżenia prawodawstwa państw członkowskich przy transporcie towarów niebezpiecznych drogą kolejową.

Również, zgodnie z dyrektywą Rady nr 96/35/WE z 3 czerwca 1996 r. dotyczącą wyznaczenia oraz kwalifikacji zawodowych doradców w zakresie bezpieczeństwa w dziedzinie transportu towarów niebezpiecznych drogą kołową, kolejową oraz żeglugą śródlądową, przewoźnicy kolejowi dokonujący przewozu towarów niebezpiecznych oraz inne jednostki organizacyjne biorące udział w przewozie towarów niebezpiecznych, w celu zapobieżenia związanemu z tym zagrożeniu nadzór powierzają osobie, która ukończyła kurs przygotowawczy i zdała egzamin na doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Zakres zagadnień objętych egzaminem określa dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2000/18/WE z dnia 17 kwietnia 2000 r. dotycząca minimalnych wymogów w zakresie egzaminów na doradcę ds. bezpieczeństwa przy transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym towarów niebezpiecznych.

W latach 1999 i 2000 zostały zlikwidowane działające na obszarze kolejowym specjalistyczne komisariaty kolejowe Policji. Aktualnie na tym obszarze działalności istnieje Straż Ochrony Kolei ustanowiona na mocy decyzji administracyjnej wydanej przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i administracji, na podstawie art. 48 ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z ww. ustawą funkcjonariusze straży ochrony kolei posiadają uprawnienia i kompetencje takie, jak funkcjonariusze publiczni, których podstawę działania określają ustawy pragmatyczne; posiadają zatem uprawnienia szeroko wkraczające w prawa i wolności obywatelskie. Jednocześnie z treści tej ustawy wynika, że funkcjonariusze SOK wykonują działania tak, jak

pracownicy spółek ochroniarskich, a ich usytuowanie w zarządzie kolei (PLK S.A.) oznacza ograniczenie działalności publicznej na rzecz komercyjnej.

Biorąc pod uwagę konieczność prowadzenia działań zapobiegających przestępstwom, w projekcie przewidziano pozostawienie straży ochrony kolei, jako prawnie umocowanej formacji w określonych przypadkach wykonującej zadania Policji, ponieważ ze względu na dynamikę wzrostu i brutalizację przestępczości konieczność skierowania sił Policji dla zapewnienia bezpieczeństwa na kolejach spowodowałaby wzrost wydatków w budżecie państwa.

Proponowane w projekcie zmiany nie spowodują zwiększenia wydatków budżetowych, porządkują natomiast pod względem prawnym działalność straży ochrony kolei na rzecz poprawy bezpieczeństwa publicznego na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

W podstawowych kwestiach dotyczących:

- wolnego, niedyskryminującego dostępu licencjonowanych przewoźników do zarządzanej przez niezależnego zarządcę infrastruktury kolejowej,
 - zasad przyznawania licencji przewoźnikom kolejowym,
 - finansowego wsparcia „służby publicznej” przez budżet państwa,
- projekt ustawy implementuje rozporządzenia i dyrektywy Parlamentu Europejskiego.

Również w pozostałych zagadnieniach przepisy projektu ustawy odpowiednio skorelowano z prawem UE.

3. Obciążenia budżetu państwa.

Przewidziane w projekcie ustawy regulacje wiążą się z obciążeniem budżetu państwa w następujących dziedzinach:

- 1) finansowania rozwoju kolei,
- 2) dotacji do regionalnych przewozów pasażerskich,
- 3) utworzenia Urzędu Transportu Kolejowego,
- 4) likwidacji linii kolejowych.

W zakresie finansowania rozwoju infrastruktury przewidziano, że środki na ten cel przewidywać będzie ustawa budżetowa, stąd projekt ustawy nie wywołuje żadnych możliwych do przewidzenia obciążeń. Aktualnie budżet państwa partycypuje w 25 % w inwestycjach związanych z infrastrukturą kolejową finansowanych ze środków ISPA.

W projekcie ustawy nie przewidziano zmian w stosunku do obecnie obowiązujących zasad przyznawania dotacji do regionalnych przewozów pasażerskich.

Przewidywane utworzenie Urzędu Transportu Kolejowego wymaga dodatkowego zatrudnienia dla potrzeb regulacji rynku kolejowego w 2003 r. 20 osób, a docelowo w roku 2004 – 50 osób.

Ponadto, w związku z dodatkowymi zadaniami przewidzianymi w projekcie ustawy, wynikającymi z dostosowania polskiego prawodawstwa do wymogów UE, w zakresie:

- wydawania świadectw bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic – 4 etaty,
- prowadzenia dochodzeń w sprawach katastrof kolejowych, nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych – 24 etaty,
- nadzoru nad przewozami materiałów niebezpiecznych i prowadzenie spraw doradców do tych przewozów i ochrona środowiska – 19 etatów,
- analizy i zatwierdzanie dokumentacji technologicznej utrzymania pojazdów kolejowych oraz instrukcji obsługi hamulców w taborze kolejowym – 4 etaty, oraz
- konieczność zatrudnienia dla ww. zadań dodatkowych 4 etatów dla potrzeb kadr i finansów – łącznie zatrudnienie wzrośnie o 55 etatów.

Szacunkowy koszt jednego stanowiska pracy wyniesie około 82,8 tys. zł/etat.

Łączny koszt wzrostu zatrudnienia z uwzględnieniem nakładów na płace i poza płacowych wyniesie:

w roku 2003 – $75 \times 83\,000 \text{ zł} = 6\,225\,000 \text{ zł}$,

w roku 2004 – $30 \times 83\,000 \text{ zł} = 2\,490\,000 \text{ zł}$.

Obciążenie budżetu z tytułu pokrycia kosztów likwidacji linii kolejowych wynikające z wcześniej podjętych decyzji o likwidacji linii i odcinków linii kolejowych będzie wynosić w 2003 roku kwotę 124 624,02 tys. zł.

Jednocześnie na skutek proponowanych w projekcie dodatkowych opłat na rzecz UTK ocenia się, że wpływy z tego tytułu do budżetu ulegną podwojeniu w stosunku do dotychczasowych.

spółek ochroniarskich, a ich usytuowanie w zarządzie kolei (PLK S.A.) oznacza ograniczenie działalności publicznej na rzecz komercyjnej.

Biorąc pod uwagę konieczność prowadzenia działań zapobiegających przestępstwom, w projekcie przewidziano pozostawienie straży ochrony kolei, jako prawnie umocowanej formacji w określonych przypadkach wykonującej zadania Policji, ponieważ ze względu na dynamikę wzrostu i brutalizację przestępczości konieczność skierowania sił Policji do zapewnienia bezpieczeństwa na kolejach spowodowałaby wzrost wydatków w budżecie państwa.

Proponowane w projekcie zmiany nie spowodują zwiększenia wydatków budżetowych, porządkują natomiast pod względem prawnym działalność straży ochrony kolei na rzecz poprawy bezpieczeństwa publicznego na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Wprowadzenie przepisu art. 75 jest konieczne jeżeli regulacje projektowanej ustawy wejdą w życie w terminie innym, niż określony w art. 77.

W podstawowych kwestiach dotyczących:

- wolnego, niedyskryminującego dostępu licencjonowanych przewoźników do zarządzanej przez niezależnego zarządcę infrastruktury kolejowej,
- zasad przyznawania licencji przewoźnikom kolejowym,
- finansowego wsparcia „służby publicznej” przez budżet państwa,

projekt ustawy implementuje rozporządzenia i dyrektywy Parlamentu Europejskiego.

Również w pozostałych zagadnieniach przepisy projektu ustawy odpowiednio skorelowano z prawem UE.

3. Obciążenia budżetu państwa.

Przewidziane w projekcie ustawy regulacje wiążą się z obciążeniem budżetu państwa w następujących dziedzinach:

- 1) finansowania rozwoju kolei,
- 2) dotacji do regionalnych przewozów pasażerskich,

- 3) utworzenia Urzędu Transportu Kolejowego,
- 4) likwidacji linii kolejowych.

W zakresie finansowania rozwoju infrastruktury przewidziano, że środki na ten cel będzie przewidywać ustawa budżetowa, stąd projekt ustawy nie wywołuje żadnych możliwych do przewidzenia obciążeń. Aktualnie budżet państwa partycypuje w 25 % w inwestycjach związanych z infrastrukturą kolejową finansowanych ze środków ISPA.

W projekcie ustawy nie przewidziano zmian w stosunku do obecnie obowiązujących zasad przyznawania dotacji do regionalnych przewozów pasażerskich.

Przewidywane utworzenie Urzędu Transportu Kolejowego wymaga dodatkowego zatrudnienia na potrzeby regulacji rynku kolejowego w 2003 r. 20 osób, a docelowo w roku 2004 – 50 osób.

Ponadto, w związku z dodatkowymi zadaniami przewidzianymi w projekcie ustawy, wynikającymi z dostosowania polskiego prawodawstwa do wymogów UE, w zakresie:

- wydawania świadectw bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic – 4 etaty,
- prowadzenia dochodzeń w sprawach katastrof kolejowych, nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych – 24 etaty,
- nadzoru nad przewozami materiałów niebezpiecznych i prowadzenie spraw doradców do tych przewozów i ochrona środowiska – 19 etatów,
- analizy i zatwierdzanie dokumentacji technologicznej utrzymania pojazdów kolejowych oraz instrukcji obsługi hamulców w taborze kolejowym – 4 etaty oraz
- konieczność zatrudnienia do ww. zadań dodatkowych 4 etatów na potrzeby kadr i finansów – łącznie zatrudnienie wzrośnie o 55 etatów.

Szacunkowy koszt jednego stanowiska pracy wyniesie około 82,8 tys. zł/etat.

Łączny koszt wzrostu zatrudnienia z uwzględnieniem nakładów na płace i poza płacowych wyniesie:

w roku 2003 – $75 \times 83\,000 \text{ zł} = 6\,225\,000 \text{ zł}$,

w roku 2004 – $30 \times 83\,000 \text{ zł} = 2\,490\,000 \text{ zł}$.

Obciążenie budżetu z tytułu pokrycia kosztów likwidacji linii kolejowych, wynikające z wcześniej podjętych decyzji o likwidacji linii i odcinków linii kolejowych będzie wynosić w 2003 r. kwotę 124 624,02 tys. zł.

Jednocześnie na skutek proponowanych w projekcie dodatkowych opłat na rzecz UTK ocenia się, że wpływy z tego tytułu do budżetu ulegną podwojeniu w stosunku do dotychczasowych.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI
DOT. PROJEKTU USTAWY O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowana ustawa obejmuje wszystkie podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową oraz wykonujące przewozy kolejowe, w części dotyczącej nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych, pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego stosuje się ją również do metra oraz bocznic kolejowych. Rozwiązania zawarte w projekcie wprowadzają regulacje wynikające z dostosowania prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej. Ponadto projekt uwzględnia prowadzoną restrukturyzację i specyficzną sytuację kolejnictwa w Polsce.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji

Projekt opracowywano przy udziale specjalistów kolejnictwa oraz konsultowano z organizacjami pracodawców, w tym Krajową Izbą Gospodarczą oraz Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego. Wyniki konsultacji wykorzystano w pracach nad projektem.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych

W projekcie nowej ustawy nie przewidziano zmian w stosunku do obecnie obowiązujących dotacji do regionalnych przewozów pasażerskich,

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na rynek pracy,

c) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną.

d) sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na sytuację i rozwój regionalny.

4. Korzyści społeczne

Wejście w życie ustawy ureguje kwestie związane z funkcjonowaniem nowego rynku w transporcie kolejowym, jakim jest rynek drogi kolejowej, wraz z warunkami i wymaganiami związanymi z jego funkcjonowaniem. Do tych nowych rozwiązań dostosowano zasady funkcjonowania i zarządzania infrastrukturą kolejową. Nadzór nad tym rynkiem oraz nadzór techniczny nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych, pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego będzie sprawował Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Wprowadzono wymóg posiadania „świadectw bezpieczeństwa” przez przewoźników kolejowych. Biorąc pod uwagę pogarszającą się sytuację stanu bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej, w projekcie wprowadzono szerzej niż to wynika z dyrektyw unijnych, obowiązek posiadania świadectw bezpieczeństwa przez zarządców infrastruktury kolejowej i użytkowników bocznic.

Wejście w życie ustawy powinno przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, a tym samym do uniknięcia znacznych kosztów społecznych i materialnych wynikających ze skutków ewentualnych wypadków kolejowych.

UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU USTAWY O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego w zakresie transportu kolejowego do przepisów prawa Unii Europejskiej, to jest:

- Dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 26 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty (Dz. Urz. WE nr L 237, 24.08.1991),
- Dyrektywy Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. WE nr L 143, 27.06.1995),
- Dyrektywy 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r., zmieniającą Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty (Dz. Urz. WE nr L 075, 15.03.2001),
- Dyrektywy 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą Dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. WE nr L 075, 15.03.2001),
- Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. WE nr L 075, 15.03.2001),
- Dyrektywy Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczania i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE nr L 145, 19.06.1996),
- Dyrektywy Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia prawodawstwa państw członkowskich przy transporcie towarów niebezpiecznych drogą kolejową (Dz. Urz. WE nr L 294, 31.10.1998),
- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/18/WE z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymagań egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE nr L 118, 19.05.2000),
- Rozporządzenie Rady EWG Nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań państw członkowskich w zakresie obowiązku służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym (Dz. Urz. WE nr L 156, 28.06.1969).

Wyżej wymienione dyrektywy przewidują m.in. określone uprawnienia do dostępu w międzynarodowym transporcie kolejowym dla przedsiębiorstw kolejowych i międzynarodowych ugrupowań przedsiębiorstw kolejowych. W tym celu ww. dyrektywy nakazują zagwarantowanie sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury poprzez oddzielenie funkcji związanych z bezpieczeństwem, utworzenie regulatora

kolejowego spełniającego funkcje kontrolne i wdrożeniowe, jak również przez oddzielenie rachunków zysków i strat oraz bilansu, a także utworzenie wspólnego systemu licencjonowania zapewniającego spełnienie w każdym momencie przez wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe określonych wymagań w odniesieniu do dobrej reputacji, kondycji finansowej i kompetencji zawodowej w celu zagwarantowania klientom i stronom trzecim oraz oferowanym przewozom przestrzegania wysokiego standardu bezpieczeństwa

Projektowana regulacja wprowadza szereg definicji pojęć, które opracowane zostały zgodnie z brzmieniem odpowiednich przepisów ww. Dyrektyw (rozdział 1).

Projekt wprowadza zgodnie z wymogami wspólnotowymi, oddzielenie zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej. Podział taki ma na celu wprowadzenie do transportu kolejowego konkurencji wewnątrzgałęziowej i tym samym umożliwienie grupom międzynarodowym wykonywania kolejowych usług międzynarodowych przy wykorzystaniu linii kolejowych państw członkowskich. W konsekwencji państwa członkowskie zostały również zobligowane do prowadzenia oddzielnych kont do poszczególnych obszarów działalności, tj. działalności przewozowej i zarządzania infrastrukturą, jak też do zapewnienia, że dotacje przeznaczone dla jednej z tych sfer nie będą przenoszone na drugą. Powyższy wymóg został zapewniony w art. 38 ust. 5 projektu ustawy.

Jednym z najistotniejszych pojęć jest pojęcie zarządzającego infrastrukturą. Zgodnie z definicją podaną przez art. 3 Dyrektywy 91/440/EWG, zarządzającym infrastrukturą jest każda instytucja publiczna lub przedsiębiorstwo, odpowiedzialne w szczególności za budowę i utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz nadzorujące systemy kontrolne i bezpieczeństwa. Zarządzający infrastrukturą ma za zadanie utrzymywanie w dobrym stanie technicznym istniejącej infrastruktury i wówczas odpowiada za finansowe aspekty takiego zarządu. Za inwestycje dotyczące nowej infrastruktury w zasadzie odpowiada państwo, ale państwa członkowskie mogą jednak przyznać jednostce zarządzającej także finansowanie nowych inwestycji w infrastrukturę i wówczas zarządy takich jednostek mają możliwość ubiegania się, zgodnie z art. 73, 87 i 88 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską, o dotacje państwowe. W zamian za wykonywanie obowiązków związanych z zarządzaniem infrastrukturą, jednostka zarządzająca pobiera opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej, za którą jest odpowiedzialna. Opłaty te ponoszone są przez przedsiębiorstwa kolejowe i grupy międzynarodowe korzystające z infrastruktury. Ustalanie wysokości opłat należy do zarządzającego, który opiera się na zasadach określania takich opłat, ustalonych

przez państwa członkowskie. Powyższe uregulowania znajdują swoje odzwierciedlenie w przepisach rozdziałów 2, 6 i 7 opiniowanego projektu ustawy.

Zgodnie z wymogami określonymi w Dyrektywie Rady 95/18/EWG w sprawie udzielania koncesji przedsiębiorstwom kolejowym, zmienionej Dyrektywą 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, przedsiębiorstwa kolejowe mogą wykonywać swoje usługi dopiero po spełnieniu wymagań koniecznych do otrzymania licencji.

Licencja wydana przez państwo członkowskie powinna być odpowiednio respektowana na terenie całej Wspólnoty. Licencja taka oznacza zezwolenie wydane przedsiębiorstwu przez państwo członkowskie w którym prowadzi ono swoją działalność (a dokładnie przez wyznaczony przez państwo członkowskie organ odpowiedzialny za wydawanie koncesji), potwierdzające jego zdolność prawną jako przedsiębiorstwa kolejowego. Każde przedsiębiorstwo, spełniające wymagania nałożone przez Dyrektywę ma prawo do uzyskania powyższej licencji i dopiero po jej otrzymaniu jest uprawnione do świadczenia kolejowych usług przewozowych. Prawo wspólnotowe daje jedynie ogólne podstawy wydawania koncesji, natomiast to do państw członkowskich należy ich właściwe przydzielanie i administrowanie. Przedsiębiorstwo kolejowe w celu uzyskania koncesji musi być w stanie zademonstrować władzom udzielającym koncesje, że spełnia wymagania dotyczące dobrej reputacji, sprawności finansowej, kompetencji zawodowych oraz pokrycia odpowiedzialności cywilnej. Wymagania te skonkretyzowane są przez art.6-9 Dyrektywy. Z uwzględnieniem powyżej przedstawionych zasad prawa wspólnotowego został zaprojektowany rozdział 8 opiniowanego projektu ustawy.

Kolejnym kluczowym zagadnieniem związanym z dostosowaniem do prawa wspólnotowego jest uregulowanie tzw. obowiązku służby publicznej. Obowiązek służby publicznej jest uregulowany Rozporządzeniem Rady (EWG) 1191/69 z 26 lipca 1969 w sprawie służby publicznej kolei (Dz. Urz. WE nr L 156, 28/06/1969), w 1991r. zmienionym Rozporządzeniem Rady (EWG) 1893/91 z 20 lipca 1991 r.(Dz. Urz. WE nr L 169 29/06/1991).

Zgodnie z regulacjami zawartymi w ww. rozporządzeniach zostały zniesione – co do zasady - zobowiązania kolei związanych z pojęciem służby publicznej, został natomiast wprowadzony fakultatywny reżim kontraktów służby publicznej. Obowiązuje zatem zakaz obciążania kolei usługami publicznymi w transporcie towarowym, jednakże państwo wciąż

ma prawo narzucić kolei obowiązki w takim zakresie, aby była zapewniona odpowiednia ilość, jakość i bezpieczeństwo usług w przewozach pasażerskich.

Właściwe organy państw członkowskich negocjują więc z przedsiębiorstwami kolejowymi warunki i rodzaje świadczenia usług służby publicznej, które to wynikają z kontraktu.

Jedynymi zobowiązaniami z zakresu służby publicznej, które mogą zostać utrzymane są:

- ceny i warunki świadczenia usług transportowych narzucane przez państwa członkowskie ze względów socjalnych w stosunku do pewnych kategorii pasażerów,
- usługi miejskie, podmiejskie i regionalne.

Powyższa zasada została odzwierciedlona w rozdziale 7 projektu ustawy.

Ponadto w celu efektywnego zarządzania oraz sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego wykorzystania infrastruktury kolejowej przepisy Dyrektyw wymagają powołania organu kontrolnego (regulatora), który ocenia stosowanie tych zasad i który działa jako organ odwoławczy. Zgodnie z brzmieniem art. 30 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/14/WE państwa członkowskie mają obowiązek powołania organu kontrolnego (którym może być minister ds. transportu, lub każdy inny organ) niezależnego w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregośkolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Funkcję tę pełni na mocy przepisów projektowanej ustawy Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK), który zgodnie z przepisami zawartymi w rozdziale 3 opiniowanej regulacji jest organem właściwym w sprawach.

Projekt wprowadza w rozdziale 4, zgodny z wymogami wspólnotowymi, obowiązek w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa transportu kolejowego. W szczególności przewidziany został wymóg zapewnienia niezbędnych środków gwarantujących, żeby od wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wymagano posiadania odpowiedniego świadectwa bezpieczeństwa, zanim rozpoczną prowadzić swoją działalność na terytorium państwa członkowskiego. Zgodnie z art. 32 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/14/WE w celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa, przedsiębiorstwo kolejowe musi ustanowić wymagania techniczne i eksploatacyjne określone dla przewozów kolejowych oraz wymogi bezpieczeństwa stosowane wobec kadry, taboru i międzynarodowej organizacji tego przedsiębiorstwa. Powyższe wymagania zostały transponowane do projektowanej regulacji będącej przedmiotem niniejszej opinii w artykułach 17-24


Należy zwrócić uwagę na fakt, że w odniesieniu do regulacji dotyczących przewozu materiałów niebezpiecznych, w projekcie ustawy odwołano się zgodnie z postanowieniami Dyrektywy Rady 96/49/WE do Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami materiałów niebezpiecznych – RID. Dyrektywa w preambule stwierdza, iż ważnym jest zagwarantowanie jednolitego stosowania ujednoliconych przepisów bezpieczeństwa we Wspólnocie; najbardziej właściwą dla osiągnięcia tego drogą, jest dostosowanie prawodawstwa państw członkowskich w ramach RID.

Również zgodnie z prawem wspólnotowym, w szczególności z Dyrektywą Rady 96/35/WE oraz Dyrektywą 2001/18/WE, zapewniony został w rozdziale 5 projektu ustawy wymóg powołania doradcy do spraw bezpieczeństwa oraz uznania świadectwa doradcy wydanego przez państwa członkowskie Unii Europejskiej.

W celu wdrożenia powyższych zasad do systemu prawa polskiego konieczne było sporządzenie projektu ustawy o transporcie kolejowym.

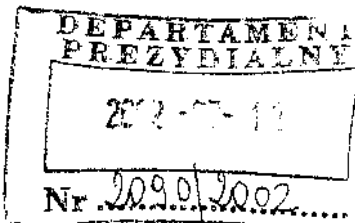
Uchwalenie projektowanej ustawy przewidziane jest w rozdziale 9 „Polityka Transportowa” Narodowego Programu Przygotowania do Członkostwa, w priorytecie 9.2: “Dostosowanie prawa i zasad funkcjonowania transportu kolejowego do wymogów Wspólnoty Europejskiej”, w którym określono stan docelowy jako, pełne dostosowanie prawa polskiego do wspólnotowego *acquis* w zakresie funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych, licencjonowania działalności przewozowej, alokacji infrastruktury kolejowej, pobierania opłat za dostęp do infrastruktury. Stworzenie podstaw do efektywnego funkcjonowania rynku transportu kolejowego zdolnego do sprostania konkurencji przewoźników wspólnotowych. Ponadto wśród celów pośrednich wymienione zostało utworzenie Urzędu Transportu Kolejowego, jako regulatora rynku transportu kolejowego w Polsce.

W konkluzji należy stwierdzić, iż wyżej przedstawiona analiza pozwala uznać projekt ustawy o transporcie kolejowym za dostosowujący prawo polskie do wspólnotowego *acquis*.


**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH**

Prof. dr hab. Danuta Hübner
Sekr. Min. DH/254/2002/DPE/jg

Warszawa, 10 lipca 2002 r.



Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o transporcie kolejowym, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

Danutę Hübner

W związku z przedłożonym projektem ustawy o transporcie kolejowym (RM-10-141-02), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

1. Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego w zakresie transportu kolejowego do przepisów prawa Unii Europejskiej.
2. Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (TWE) przewiduje zniesienie pomiędzy państwami członkowskimi przeszkód w swobodnym przemieszczaniu towarów, osób, usług i kapitału (art. 3c) natomiast zgodnie z art. 3 f dla osiągnięcia celów Traktatu działania Wspólnoty obejmują również m.in. wspólną politykę w zakresie transportu. Rozwinięcie tej ogólnej zasady zostało dokonane w tytule IV Traktatu w artykułach 74-84 określających zakres wspólnej polityki transportowej. W szczególności należy zwrócić uwagę na przepis art. 75 ust. 1 pkt b i c, który stanowi, iż w ramach wspólnej polityki transportowej do kompetencji wspólnotowej należy określenie warunków, na jakich przewoźnicy nie mający stałej siedziby w państwie członkowskim mogą wykonywać usługi transportowe na obszarze państwa członkowskiego oraz określenie środków zwiększających bezpieczeństwo transportu.

3. W szczególności prawo wspólnotowe odnosi się do przedmiotowej materii w przepisach prawa wtórnego:
- Dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 26 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty (Dz. Urz. WE nr L 237, 24.08.1991),
 - Dyrektywy Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. WE nr L 143, 27.06.1995),
 - Dyrektywy 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty (Dz. Urz. WE nr L 075, 15.03.2001),
 - Dyrektywy 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej Dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. WE nr L 075, 15.03.2001),
 - Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. WE nr L 075, 15.03.2001),
 - Dyrektywy Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczania i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE nr L 145, 19.06.1996),
 - Dyrektywy Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia prawodawstwa państw członkowskich przy transporcie towarów niebezpiecznych drogą kolejową (Dz. Urz. WE nr L 294, 31.10.1998),
 - Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/18/WE z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymagań egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE nr L 118, 19.05.2000),
 - Rozporządzenia Rady EWG Nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań państw członkowskich w zakresie obowiązku służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym (Dz. Urz. WE nr L 156, 28.06.1969).
4. Wyżej wymienione dyrektywy przewidują m.in. określone uprawnienia do dostępu w międzynarodowym transporcie kolejowym dla przedsiębiorstw kolejowych i międzynarodowych ugrupowań przedsiębiorstw kolejowych. W tym celu ww. dyrektywy nakazują zagwarantowanie sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury poprzez oddzielenie funkcji związanych z bezpieczeństwem, utworzenie regulatora kolejowego spełniającego funkcje kontrolne i wdrożeniowe, jak również przez oddzielenie rachunków zysków i strat oraz bilansu a także utworzenie wspólnego systemu licencjonowania zapewniający spełnienie w każdym momencie przez wszystkie

przedsiębiorstwa kolejowe określonych wymagań w odniesieniu do dobrej reputacji, kondycji finansowej i kompetencji zawodowej w celu zagwarantowania klientom i stronom trzecim oraz oferowanym przewozom przestrzegania wysokiego standardu bezpieczeństwa.

5. W celu efektywnego zarządzania oraz sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego wykorzystania infrastruktury kolejowej przepisy Dyrektyw wymagają powołania organu kontrolnego (regulatora), który ocenia stosowanie tych zasad i który działa jako organ odwoławczy. Zgodnie z brzmieniem art. 30 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/14/WE państwa członkowskie mają obowiązek powołania organu kontrolnego (którym może być minister ds. transportu, lub każdy inny organ) niezależnego w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregośkolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Funkcję tę pełni na mocy przepisów projektowanej ustawy Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK), który zgodnie z przepisami zawartymi w rozdziale 3 opiniowanej regulacji jest organem właściwym w sprawach.
6. Projekt wprowadza w rozdziale 4, zgodny z wymogami wspólnotowymi, obowiązek w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa transportu kolejowego. W szczególności przewidziany został wymóg zapewnienia niezbędnych środków gwarantujących, żeby od wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wymagano posiadania odpowiedniego świadectwa bezpieczeństwa, zanim rozpoczną prowadzić swoją działalność na terytorium państwa członkowskiego. Zgodnie z art. 32 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/14/WE w celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa, przedsiębiorstwo kolejowe musi ustanowić wymagania techniczne i eksploatacyjne określone dla przewozów kolejowych oraz wymogi bezpieczeństwa stosowane wobec kadry, taboru i międzynarodowej organizacji tego przedsiębiorstwa. Powyższe wymagania zostały transponowane do projektowanej regulacji będącej przedmiotem niniejszej opinii w artykułach 17-24.
7. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/14/WE stwierdza w preambule, że systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na równy i niedyskryminujący dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i dążyć do możliwie jak najpełniejszego zaspokojenia potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminujący. Jednocześnie powinny one pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych. Powyższe zasady znalazły odzwierciedlenie w rozdziale 6 projektowanej regulacji.

8. Dyrektywa Rady 95/18/EWG w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych zmieniona Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/13/WE określa dokładnie wymagania dotyczące sposobu przydzielania licencji. Zgodnie z powyższym przedsiębiorstwa kolejowe mogą wykonywać swoje usługi dopiero po spełnieniu wymagań koniecznych do otrzymania licencji wspólnotowej.

Wprowadzenie jednolitej licencji wspólnotowej dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących swe usługi na obszarze Wspólnoty Europejskiej jest uzasadnione koniecznością zagwarantowania, by prawa dostępu do infrastruktury kolejowej przedsiębiorstw kolejowych i międzynarodowych grup przedsiębiorstw kolejowych były stosowane na całym terytorium Wspólnoty na jednolitej podstawie i bez dyskryminacji.

Należy zwrócić uwagę na przepis art. 4 ust 5 Dyrektywy 95/18/EWG zgodnie z którym licencja wydana przez Państwo Członkowskie powinna być odpowiednio respektowana na terenie całej Wspólnoty. Licencja taka oznacza zezwolenie wydane przedsiębiorstwu przez państwo członkowskie w którym prowadzi ono swoją działalność (a dokładnie przez wyznaczony przez państwo członkowskie organ odpowiedzialny za wydawanie licencji), potwierdzające jego zdolność prawną jako przedsiębiorstwa kolejowego. Każde przedsiębiorstwo, spełniające wymagania nałożone przez Dyrektywę ma prawo do uzyskania powyższej licencji i dopiero po jej otrzymaniu jest uprawnione do świadczenia kolejowych usług przewozowych.

Wynika z tego, że prawo wspólnotowe daje jedynie ogólne podstawy wydawania licencji, natomiast to do państw członkowskich należy ich właściwe przydzielanie i administrowanie. Przedsiębiorstwo kolejowe w celu uzyskania licencji musi być w stanie zademonstrować władzom udzielającym licencje, że spełnia wymagania dotyczące **dobrej reputacji, sprawności finansowej, kompetencji zawodowych oraz pokrycia odpowiedzialności cywilnej**. Wymagania te skonkretyzowane są przez art.5-9 Dyrektywy 95/18/EWG.

Państwo członkowskie udzielające licencji musi więc określić warunki na podstawie których będzie mogła być stwierdzona dobra reputacja przedsiębiorstwa (art. 6 Dyrektywy). Dotyczyć one mają niekaralności za przestępstwa, w tym gospodarcze, braku wyroków skazujących za niedopełnienie obowiązków o charakterze socjalnym i wynikających z prawa pracy, bezpieczeństwa i zdrowia w pracy, za wykroczenia w stosunku do szczególnych przepisów w zakresie usług transportowych. Przedsiębiorstwa takie nie mogą być też uznane za bankruta.

Jeśli chodzi o sprawność finansową, ubiegające się przedsiębiorstwo musi wykazać, że jest w stanie, przez okres 12 miesięcy, wypełnić rzeczywiste i potencjalne zobowiązania oparte na realistycznych założeniach (art. 7 Dyrektywy).

Odnosząc się do kompetencji zawodowych (art. 8 Dyrektywy), wymóg ten jest spełniony jeżeli ubiegające się przedsiębiorstwo posiadać będzie organizację zarządzającą, zapewniającą wiedzę i doświadczenie niezbędne dla zagwarantowania bezpiecznej i rzetelnej opieki i nadzoru nad działalnością objętą licencją. Te same względy bezpieczeństwa dotyczą doboru odpowiednio wykwalifikowanego personelu i sprawnego taboru kolejowego i systemu organizacyjnego.

Ponadto przedsiębiorstwo kolejowe powinno być odpowiednio ubezpieczone dla pokrycia odpowiedzialności cywilnej na ewentualność wypadku, zwłaszcza w stosunku do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich (art. 9 Dyrektywy).

Art. 12 Dyrektywy Rady nr 95/18/EWG stanowi, iż oprócz wymagań określonych przez prawo wspólnotowe, przedsiębiorstwa kolejowe ubiegające się o uzyskanie licencji powinny spełniać również te krajowe przepisy prawne, które odnoszą się do:

- specyficznych wymagań technicznych i operacyjnych dla usług kolejowych,
- wymagań bezpieczeństwa w stosunku do personelu, taboru kolejowego oraz wewnętrznej organizacji przedsiębiorstwa,
- zdrowia, bezpieczeństwa, warunków socjalnych oraz praw pracowników i klientów.

Przedsiębiorstwa kolejowe powinny także przestrzegać porozumień dotyczących międzynarodowego transportu kolejowego, obowiązujących w państwach w których prowadzą swą działalność. Przede wszystkim jednak należy stwierdzić, że Dyrektywa dąży do tego, aby tryb przyznawania, utrzymywania i odnawiania licencji odzwierciedlał zasady przejrzystości i niedwiskryminacji.

W rozdziale 8 opiniowany projekt ustawy implementuje przeanalizowane normy prawa wspólnotowego dotyczące licencjonowania transportu kolejowego zawarte we wskazanej Dyrektywie 95/18/EWG zmienionej Dyrektywą 2001/13/WE.

9. W przedłożonym do zaopiniowania projekcie ustawy zagwarantowana została jedna z podstawowych zasad wynikająca z Rozporządzenia Rady nr 1191/69, a mianowicie zasada prowadzenia oddzielnej rachunkowości przez przewoźnika w sytuacji, gdy świadczy on inne usługi oprócz tych wynikających z obowiązku służby publicznej. Art. 1 Rozporządzenia Rady nr 1191/69 zmienionego Rozporządzeniem Rady nr 1893/91 wyraźnie i bezwarunkowo nakazuje oddzielenie rachunkowości przedsiębiorcy wykonującego obowiązek służby publicznej i równocześnie inną działalność. Powyższe

ma na celu wykluczenie możliwości przepływu środków uzyskanych od państwa z tytułu wyrównania strat w związku z wykonywaniem obowiązku służby publicznej na pokrycie wydatków związanych z własną działalnością przedsiębiorstwa.

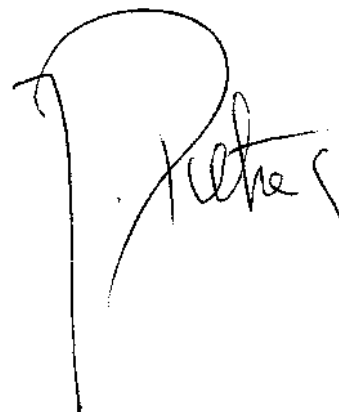
10. Uchwalenie projektowanej ustawy przewidziane jest w rozdziale 9 „Polityka Transportowa” Narodowego Programu Przygotowania do Członkostwa, w priorytecie 9.2: “Dostosowanie prawa i zasad funkcjonowania transportu kolejowego do wymogów Wspólnoty Europejskiej”, w którym określono stan docelowy jako, pełne dostosowanie prawa polskiego do wspólnotowego *acquis* w zakresie funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych, licencjonowania działalności przewozowej, alokacji infrastruktury kolejowej, pobierania opłat za dostęp do infrastruktury. Stworzenie podstaw do efektywnego funkcjonowania rynku transportu kolejowego zdolnego do sprostania konkurencji przewoźników wspólnotowych. Ponadto wśród celów pośrednich wymienione zostało utworzenie Urzędu Transportu Kolejowego, jako regulatora rynku transportu kolejowego w Polsce.

11. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o transporcie kolejowym, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury



Zarządzenie

Ministra Infrastruktury

z dnia2002r.

w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego.

Na podstawie art.12 ust. 3 ustawy z dnia..... o transporcie kolejowym (Dz.U. nr

§1. Urzędowi Transportu Kolejowego nadaje się statut, stanowiący załącznik do zarządzenia.

§2. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Załącznik do projektu zarządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2002r.

STATUT URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

§ 1. 1. Urząd Transportu kolejowego, zwany dalej „Urzędem”, jest centralnym urzędem administracji rządowej obsługującym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem”, działającym pod bezpośrednim jego kierownictwem.
2. Urząd działa na podstawie ustawy z dnia2002 r. o transporcie kolejowym.
3. Urząd może używać skrótu nazwy w brzmieniu: „UTK”

§ 2. 1. Prezes kieruje Urzędem przy pomocy wiceprezesów, dyrektora Generalnego oraz dyrektorów komórek organizacyjnych, o których mowa w §5 ust 1.

2. Zakres czynności osób wymienionych w ust. 1, z wyłączeniem dyrektora generalnego, ustala Prezes.

3. Prezes może upoważnić osoby, o których mowa w ust.1, a także innych pracowników Urzędu do podejmowania decyzji w sprawach określonych w jego imieniu.

§ 3. Prezes może powoływać zespoły opiniodawcze lub doradcze o charakterze stałym lub doraźnym, określając cel powołania, nazwę, skład osobowy oraz zakres zadań i tryb ich działania.

§ 4. Siedzibą Urzędu jest miasto stołeczne Warszawa.

§ 5. W skład Urzędu wchodzi :

1. Komórki organizacyjne
- 1/ Gabinet Prezesa,
- 2/ Sekretariat Urzędu,
- 3/ Biuro Organizacyjno-Prawne
- 4/ Biuro Ekonomiczno-Administracyjne
- 5/ Departament Regulacji Rynku Kolejowego
- 6/ Departament Licencjonowania Transportu Kolejowego
- 7/ Departament Integracji Systemowej w Transporcie Kolejowym i Promowania Konkurencji
- 8/ Departament Nadzoru Technicznego i Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego
- 9/ Departament Bezpieczeństwa Transportu Kolejowego
- 10/ Departament Przewozów Niebezpiecznych
- 11/ Departament do Spraw Świadectw Dopuszczenia do Eksploatacji
- 12/ Departament Finansowania Transportu Kolejowego
2. Oddziały terenowe:
- 1/ Oddział Terenowy z siedzibą w Warszawie, obejmujący swoim zakresem działania obszar województw mazowieckiego, podlaskiego i łódzkiego.
- 2/ Oddział Terenowy z siedzibą w Lublinie, obejmujący swoim zakresem działania obszar województw lubelskiego i podkarpackiego.
- 3/ Oddział Terenowy z siedzibą w Krakowie, obejmujący swoim zakresem działania obszar województw małopolskiego i świętokrzyskiego.
- 4/ Oddział Terenowy z siedzibą w Gdańsku, obejmujący swoim zakresem działania obszar województw pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i kujawsko-pomorskiego.
- 5/ Oddział Terenowy z siedzibą w Katowicach, obejmujący swoim zakresem działania obszar województw śląskiego i opolskiego.
- 6/ Oddział Terenowy z siedzibą we Wrocławiu, obejmujący swoim zakresem działania obszar województw dolnośląskiego i lubuskiego.
- 7/ Oddział Terenowy z siedzibą w Poznaniu, obejmujący swoim zakresem działania obszar województw wielkopolskiego i zachodniopomorskiego.

§ 6. Prezes, na wniosek Dyrektora Generalnego, określa w regulaminie organizacyjnym, organizację wewnętrzną i szczegółowy zakres zadań komórek organizacyjnych, o których mowa w §5 ust.1 i 2.

Uzasadnienie

Projekt zarządzenia Ministra Infrastruktury stanowi wykonanie delegacji z art. 12 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

Zarządzenie nadaje statut centralnemu urzędowi administracji rządowej, obsługującemu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, którym jest Urząd Transportu Kolejowego.

Statut Urzędu Transportu Kolejowego, stanowiącym załącznik do projektu zarządzenia Ministra Infrastruktury, określa między innymi strukturę organizacyjną (komórki organizacyjne i oddziały terenowe)Urzędu.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY**

z dnia r.

w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe, a także zasady oceny ich zdolności fizycznej i psychicznej, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności.

Na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy z dnia r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz stanowisk pracy bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych,
- 2) warunki, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach, o których mowa w pkt 1, oraz prowadzący pojazdy kolejowe,
- 3) zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej pracowników, o których mowa w pkt 2, oraz trybu orzekania o tej zdolności,
- 4) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w pkt 2,
- 5) wysokość opłat związanych ze stwierdzaniem kwalifikacji, sposób uiszczania tych opłat oraz wzór dokumentu stwierdzającego te kwalifikacje,
- 6) wysokość wynagradzania osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnych.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) stanowiskach pracy – rozumie się przez to miejsce wykonywania czynności bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz z prowadzeniem pojazdów szynowych,
- 2) liniach kolejowych – rozumie się przez to również bocznice kolejowe i metro,
- 3) pracodawcy – rozumie się przez to zarząd kolei, przewoźnika kolejowego, przedsiębiorstwo kolejowe, metro lub przedsiębiorcę władającego bocznicą kolejową,
- 4) uprawnionym lekarzu – rozumie się przez to lekarza uprawnionego na podstawie odrębnych przepisów do przeprowadzania badań lekarskich pracowników, sprawowania opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz do wydawania orzeczeń lekarskich do celów określonych w Kodeksie pracy,
- 5) pracownikach – rozumie się przez to pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe,
- 6) przygotowaniu zawodowym – rozumie się przez to okres zatrudnienia, w trakcie którego pracownik nabywa w sposób zorganizowany wiadomości teoretyczne i umiejętności praktyczne potrzebne do samodzielnego wykonywania obowiązków na stanowiskach pracy, o których mowa w rozporządzeniu,
- 7) komisji egzaminacyjnej – rozumie się przez to komisję egzaminacyjną stwierdzającą kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach pracy bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe,

- 8) egzaminie kwalifikacyjnym – rozumie się przez to egzamin mający na celu stwierdzenie posiadania przez pracownika kwalifikacji do pracy na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych albo do prowadzenia pojazdu szynowego.
- 9) egzaminie autoryzacyjnym – rozumie się przez to praktyczne sprawdzenie wiadomości i umiejętności pracowników posiadających egzamin kwalifikacyjny przed dopuszczeniem do samodzielnej pracy na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe,
- 10) egzaminie okresowym – rozumie się przez to okresowe sprawdzenie wiadomości i umiejętności pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe,
- 11) egzaminie weryfikacyjnym – rozumie się przez to sprawdzenie wiadomości pracowników ubiegających się o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe,
- 12) doskonaleniu zawodowym – rozumie się przez to podnoszenie umiejętności zawodowych pracowników zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach pracy określonych w załącznikach 3 i 4 do rozporządzenia,
- 13) szkoleniu teoretycznym – rozumie się przez to kształcenie u pracodawców według jednolitych programów nauczania dla stanowisk, o których mowa w załącznikach 1 i 2 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe na tych liniach, z zastrzeżeniem ust. 2, określa załącznik 1 do rozporządzenia.

2. Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach metra oraz prowadzących pojazdy kolejowe metra określa załącznik 2 do rozporządzenia.

Rozdział 2

Wymagania kwalifikacyjne i przygotowanie zawodowe

§ 4. 1. Na stanowisku pracy może być zatrudniona osoba pełnoletnia, która:

- 1) posiada wymagane wykształcenie,
- 2) posiada zdolność fizyczną i psychiczną, stwierdzoną zaświadczeniem lekarskim,
- 3) odbyła wymagane przygotowanie zawodowe na dane stanowisko,
- 4) zdała egzamin kwalifikacyjny przed komisją, stwierdzony świadectwem złożenia egzaminu kwalifikacyjnego,
- 5) zna specyficzne warunki wykonywania pracy u danego pracodawcy i posiada określone przez pracodawcę dodatkowe umiejętności związane z tymi oraz zdała egzamin autoryzacyjny na danym stanowisku pracy,
- 6) posiada inne, dodatkowe uprawnienia, jeżeli do wykonywania określonych czynności na danym stanowisku pracy są one wymagane na podstawie odrębnych przepisów.

2. Wymagania kwalifikacyjne, rodzaj i zakres przygotowania zawodowego oraz wymagany czas trwania przygotowania dla poszczególnych stanowisk określają załączniki 3 i 4 do rozporządzenia.

§ 5. Do odbycia przygotowania zawodowego może być dopuszczona osoba, która posiada:

- 1) dyplom lub świadectwo stwierdzające wymagane wykształcenie,
- 2) zaświadczenie stwierdzające zdolność fizyczną i psychiczną do pracy na określonym stanowisku, wydane przez uprawnionego lekarza.

§ 6. 1. Przygotowanie zawodowe w celu uzyskania kwalifikacji wymaganych na poszczególne stanowiska pracy organizuje pracodawca.

2. Jeżeli pracodawca nie ma możliwości zorganizowania przygotowania zawodowego w swoim przedsiębiorstwie, zawiera porozumienie z innym pracodawcą.

3. Pracodawca obowiązany jest zaopatrzyć osobę odbywającą przygotowanie zawodowe w program szkolenia i dzienniczek przygotowania zawodowego, zwany dalej "dzienniczkiem", oraz sprawować nadzór nad przygotowaniem zawodowym bądź wyznaczyć inną osobę kierującą przygotowaniem zawodowym w jego imieniu.

4. Osoba kierująca przygotowaniem zawodowym powinna posiadać kwalifikacje zawodowe, stwierdzone świadectwem złożenia egzaminu kwalifikacyjnego, odpowiednie dla danego stanowiska pracy oraz posiadać co najmniej 3-letni staż pracy na danym stanowisku.

§ 7. 1. Przygotowanie zawodowe obejmuje:

- 1) szkolenie teoretyczne z przepisów i zagadnień niezbędnych do samodzielnej pracy, obowiązujących na określonym stanowisku,
- 2) szkolenie praktyczne, podczas którego osoba odbywająca przygotowanie zawodowe nabywa wiedzę i umiejętności praktyczne na tym stanowisku,
- 3) zajęcia próbne na stanowisku pracy, wykonywane samodzielnie przez osobę odbywającą przygotowanie zawodowe pod nadzorem wykwalifikowanego pracownika.

2. Jeżeli przygotowanie zawodowe odbywa się w niepełnym wymiarze czasu pracy, okres przygotowania zawodowego powinien być odpowiednio wydłużony.

§ 8. 1. Osoba odbywająca przygotowanie zawodowe dokumentuje jego przebieg w dzienniczku, w którym w szczególności należy:

- 1) wymienić jednostki organizacyjne pracodawcy, w których odbywało się przygotowanie zawodowe, oraz:
 - a) dla stanowisk pracy bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych – wymienić również jednostkę organizacyjną i obiekty eksploatacyjne, w których odbywało się przygotowanie zawodowe,
 - b) dla stanowisk pracy związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych – wymienić również typy i numery serii pojazdów szynowych z napędem oraz odcinki linii kolejowych, na których odbywało się przygotowanie zawodowe oraz podać ilość przejechanych kilometrów na tych pojazdach, a także ilość godzin ćwiczeń jazdy na symulatorze pojazdu trakcyjnego, a w przypadku metra – ilość godzin jazdy pod nadzorem maszynisty,
- 2) określić charakter czynności wykonywanych w każdym tygodniu (na poszczególnych stanowiskach pracy).

2. Osoba kierująca przygotowaniem zawodowym co najmniej raz w miesiącu potwierdza przebieg przygotowania zawodowego i wpisuje ocenę w dzienniczku.

3. Po zakończeniu przygotowania zawodowego lub przy zmianie jednostki organizacyjnej, w której odbywało się przygotowanie, osoba kierująca przygotowaniem wpisuje w dzienniczku ogólną ocenę przebiegu przygotowania zawodowego. Ocenę tę potwierdza kierownik jednostki organizacyjnej, w której odbywało się przygotowanie.

§ 9. Pracodawca może skrócić czas trwania przygotowania zawodowego, wliczając okresy zatrudnienia na podobnych stanowiskach lub przygotowanie, które osoba ta odbyła zgodnie z programem nauczania w ukończonej szkole, pod warunkiem że zakres łącznego przygotowania jest zgodny z zakresem przygotowania wymaganym na danym stanowisku.

Rozdział 3

Sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników oraz wzór dokumentu stwierdzającego te kwalifikacje

§ 10. 1. W skład komisji egzaminacyjnej wchodzi:

- 1) przewodniczący posiadający wykształcenie wyższe, kwalifikacje zawodowe odpowiadające specjalności osób egzaminowanych i co najmniej 3-letni staż pracy w danej specjalności,

- 2) co najmniej dwaj członkowie z wykształceniem wyższym lub średnim, posiadający kwalifikacje zawodowe odpowiadające specjalnościom obejmującym zakres egzaminu dla poszczególnych stanowisk oraz co najmniej 3-letni staż pracy u pracodawcy,
- 3) w wypadku przeprowadzania egzaminu dla pracowników innego pracodawcy, członkiem komisji może być przedstawiciel tego pracodawcy, posiadający wykształcenie i kwalifikacje zawodowe określone w pkt. 2,
- 4) sekretarz komisji.

2. Przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Powołanie komisji następuje na wniosek pracodawcy.

3. Wniosek o powołanie komisji egzaminacyjnej powinien zawierać informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 do 3 dotyczące posiadanego wykształcenia, złożonych egzaminów oraz stażu pracy proponowanych kandydatów na przewodniczącego i członków komisji. Kopie dokumentów zawierających te informacje potwierdzone przez osobę przyjmującą dokumenty „za zgodność z oryginałem”, przechowuje pracodawca.

4. Sekretarza komisji egzaminacyjnej wyznacza pracodawca.

5. Obsługę administracyjną komisji egzaminacyjnej zapewnia pracodawca.

§ 11. 1. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się na wniosek pracodawcy lub osoby zainteresowanej.

2. Wniosek o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego składa się w jednostce organizacyjnej pracodawcy, przy którym została powołana komisja egzaminacyjna.

3. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) odpis dyplomu lub świadectwo ukończenia szkoły,
- 2) dzienniczek przygotowania zawodowego,
- 3) dowód uiszczenia opłaty za egzamin kwalifikacyjny,
- 4) wskazanie stanowiska pracy, na którym ma być zatrudniona osoba zainteresowana,
- 5) kopię zaświadczenia lekarskiego, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 2,
- 6) informację o odbyciu przygotowania zawodowego na stanowiskach pracy związanych z kwalifikacjami, o których stwierdzenie ubiega się osoba zainteresowana,
- 7) wynik ostatniego egzaminu kwalifikacyjnego i datę tego egzaminu,
- 8) adres, na jaki należy przesłać informację o dopuszczeniu osoby zainteresowanej do egzaminu wraz z informacją o terminie i miejscu jego przeprowadzenia.

§ 12. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej:

- 1) dopuszcza osoby zainteresowane do egzaminu kwalifikacyjnego, a w przypadku stwierdzenia braków we wniosku, o którym mowa w § 11 ust. 3, występuje bezzwłocznie o usunięcie wskazanych braków w terminie nie dłuższym niż 2 tygodnie,
- 2) wyznacza termin i miejsce egzaminu,
- 3) wyznacza skład komisji do przeprowadzenia egzaminu praktycznego oraz części pisemnej egzaminu teoretycznego, zwany dalej "zespołem egzaminacyjnym",
- 4) wyznacza terminy egzaminów poprawkowych,
- 5) określa dla poszczególnych członków komisji zakres zagadnień egzaminacyjnych egzaminu ustnego,
- 6) zatwierdza na wniosek członków komisji tematy egzaminu praktycznego oraz części pisemnej i ustnej egzaminu teoretycznego.

§ 13. 1. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się w terminie nie dłuższym niż jeden miesiąc od dnia złożenia wniosku.

2. Osoba dopuszczona do egzaminu, o którym mowa w ust. 1, powinna być zawiadomiona o jego terminie i miejscu listem poleconym, co najmniej na 2 tygodnie przed terminem.

§ 14. 1. Egzamin kwalifikacyjny składa się z egzaminu praktycznego oraz z egzaminu teoretycznego.

2. Zakres przedmiotowy egzaminu kwalifikacyjnego na poszczególne stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz z prowadzeniem pojazdów szynowych określa, z zastrzeżeniem ust. 3, załącznik 3 do rozporządzenia.

3. Zakres przedmiotowy egzaminu kwalifikacyjnego na poszczególne stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu na liniach metra oraz z prowadzeniem pojazdów szynowych metra określa załącznik 4 do rozporządzenia.

§ 15. 1. Egzamin praktyczny polega na sprawdzeniu umiejętności samodzielnego wykonania przez osobę egzaminowaną określonych czynności na danym stanowisku pracy.

2. Egzamin praktyczny przeprowadza się na stanowisku pracy.

3. Egzamin praktyczny może być przeprowadzany indywidualnie dla każdej z egzaminowanych osób lub w zespołach 2- 3-osobowych, z tym że każda z osób egzaminowanych powinna mieć ściśle określone zadania do samodzielnego wykonania, które podlegają indywidualnej ocenie.

4. Egzamin praktyczny nie powinien trwać dłużej niż 8 godzin.

5. Egzamin praktyczny przeprowadza co najmniej dwuosobowy zespół egzaminacyjny posiadający kwalifikacje w zakresie specjalności osób egzaminowanych.

6. Oceny egzaminu praktycznego dokonuje zespół egzaminacyjny. Jeżeli wykonane zadanie nie pozwala na stwierdzenie dostatecznych umiejętności praktycznych zdającego, zespół egzaminatorów może zarządzić wykonanie dodatkowego zadania do samodzielnego wykonania w innym czasie lub terminie.

7. Z przebiegu egzaminu praktycznego zespół egzaminacyjny przeprowadzający egzamin sporządza protokół, w którym stwierdza wynik egzaminu.

8. Pozytywny wynik egzaminu praktycznego stanowi warunek dopuszczenia osoby egzaminowanej do egzaminu teoretycznego.

9. W przypadku uzyskania na egzaminie praktycznym wyniku negatywnego, przewodniczący komisji egzaminacyjnej wyznacza termin egzaminu poprawkowego. Egzamin poprawkowy praktyczny można zdawać tylko jeden raz.

§ 16. 1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości i umiejętności określonych wymaganiami dla danego stanowiska.

2. Egzamin teoretyczny składa się z części pisemnej i ustnej.

3. Część pisemna polega na opracowaniu przez osobę egzaminowaną zadanych tematów lub udzieleniu odpowiedzi na zadane testy.

4. Część ustna stanowi sprawdzenie wiadomości na wybrane losowo zestawy pytań przygotowane przez komisję egzaminacyjną.

§ 17. Zestawy tematów (pytań) egzaminacyjnych części pisemnej i ustnej egzaminu teoretycznego stanowią dokumentację poufną.

§ 18. 1. Egzamin pisemny z jednego zagadnienia nie może trwać dłużej niż 3 godziny, przy czym jednego dnia osoba egzaminowana może zdawać egzamin pisemny najwyżej z dwóch zagadnień.

2. W przypadku gdy egzamin pisemny ma formę testu, powinien zawierać od 40 do 60 pytań.

3. Zdanie egzaminu pisemnego jest warunkiem dopuszczenia osoby egzaminowanej do części ustnej.

4. W przypadku przeprowadzania egzaminu pisemnego w formie testu egzamin uważa się za zdany, przy udzieleniu prawidłowej odpowiedzi na 2/3 pytań.

5. W części ustnej egzaminu osoba egzaminowana wybiera w sposób losowy zestaw pytań ze zbioru przygotowanego przez komisję egzaminacyjną.

6. W przypadku trudności w ocenie poprawności odpowiedzi udzielonej przez osobę egzaminowaną, przewodniczący komisji egzaminacyjnej może zadać osobie egzaminowanej dodatkowe pytanie, nawiązujące do pytania uprzednio zadanego.

7. Do uzyskania wyniku pozytywnego z części ustnej egzaminu wymagane jest udzielenie prawidłowej odpowiedzi na 2/3 zadanych pytań.

8. W przypadku uzyskania na egzaminie kwalifikacyjnym wyniku negatywnego, przewodniczący komisji egzaminacyjnej obowiązany jest określić termin, po którego upływie zainteresowany może ponownie przystąpić do egzaminu kwalifikacyjnego. Termin ten nie może być krótszy niż 2 tygodnie. Egzamin kwalifikacyjny poprawkowy można składać dwa razy.

§ 19. 1. Z przebiegu egzaminu komisja egzaminacyjna sporządza i podpisuje protokół, w którym określa wyniki egzaminów uzyskane przez poszczególne osoby egzaminowane.

2. Komisja egzaminacyjna, na podstawie uzyskanego przez osobę egzaminowaną pozytywnego wyniku egzaminu, wydaje świadectwo złożenia egzaminu kwalifikacyjnego lub egzaminu weryfikacyjnego: wzór odpowiedniego świadectwa określa załącznik 5 do rozporządzenia, z zastrzeżeniem ust. 3.”,

3. W świadectwie kwalifikacyjnym dla maszynisty pojazdu trakcyjnego oraz w prawie kierowania pojazdem, o którym mowa w ust. 5 należy wyróżnić rodzaj kwalifikacji, tj. „maszynista pojazdu trakcyjnego elektrycznego” lub „maszynista pojazdu trakcyjnego spalinowego.

4. Protokół, o którym mowa w ust. 1, przewodniczący komisji egzaminacyjnej przekazuje pracodawcy, a jego kopię – właściwemu okręgowemu inspektorowi kolejnictwa.

5. Pracodawca zapewnia przechowanie dokumentacji z przeprowadzonych egzaminów oraz prowadzi ich rejestr.

6. Pracodawca, na podstawie świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego, dla prowadzących pojazdy kolejowe wydaje prawo kierowania pojazdem kolejowym.

7. Prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w załączniku 1 i 2 do rozporządzenia zobowiązani są do posiadania na stanowisku pracy i okazywania uprawnionemu organowi prawa kierowania pojazdem szynowym lub pociągiem metra.

8. Pracodawca prowadzi rejestr wydanych praw kierowania pojazdami szynowymi, o których mowa w ust. 6.

§ 20. 1. W przypadku przerwy w wykonywaniu czynności powyżej 3 miesięcy oraz zmian warunków technicznych i organizacyjnych na stanowisku pracy, dla stanowisk o których mowa w Załączniku 1 do rozporządzenia, pracodawca zobowiązany jest poddać pracownika egzaminowi autoryzacyjnemu.

2. Egzamin autoryzacyjny powinien być poprzedzony krótkotrwałym szkoleniem praktycznym na stanowisku pracy. Czas trwania i zakres szkolenia praktycznego, tryb przeprowadzania egzaminu oraz skład komisji egzaminacyjnej określa pracodawca, uwzględniając doświadczenie zawodowe pracownika oraz warunki techniczne i organizacyjne na stanowisku pracy.

3. W przypadku uzyskania na egzaminie autoryzacyjnym wyniku negatywnego pracodawca określa termin egzaminu poprawkowego. Poprawkowy egzamin autoryzacyjny można składać dwa razy w odstępach. Nie uzyskanie na egzaminie autoryzacyjnym wyniku pozytywnego powoduje nie zatrudnienie pracownika na stanowisku pracy, na które był przewidziany.

4. W zakres egzaminu autoryzacyjnego dla stanowisk: maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca lokomotywy spalinowej do 300 KM, kierowca drezyny i wózka motorowego, maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych, kierownik pociągu u przewoźnika towarowego i pasażerskiego, kierownik pociągu gospodarczego i roboczego wchodzi dodatkowo wykonywanie obowiązkowych jazd w czynnej kabinie pojazdu szynowego w różnych porach doby oraz znajomość odcinków linii kolejowych, według programu ustalonego przez pracodawcę.

5. Pracodawca, na podstawie uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu autoryzacyjnego na stanowiska, o których mowa w ust. 5, wydaje karty znajomości szlaku.

6. Dla rejestracji i kontroli uprawnień pracowników, pracodawca prowadzi kartotekę znajomości szlaku.

§ 21. 1. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w załączniku 1 do rozporządzenia, obowiązani są do posiadania na stanowisku pracy i okazywania uprawnionemu organowi wydanego przez pracodawcę dokumentu uprawniającego do wykonywania tych czynności.

2. Pracodawca prowadzi rejestr wydanych dokumentów, o których mowa w ust. 1.

§ 22. 1. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach, o których mowa w załącznikach 1 i 2 do rozporządzenia, obowiązani są poddawać się doskonaleniu zawodowemu i egzaminom okresowym, na zasadach i w terminach określonych przez pracodawcę.

2. Organizowanie doskonalenia zawodowego i egzaminów okresowych, nie rzadziej niż raz na cztery lata, pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w załącznikach 1 i 2 do rozporządzenia, należy do obowiązków pracodawcy.

3. W przypadku uzyskania na egzaminie okresowym, o którym mowa w ust. 1 wyniku negatywnego, pracodawca określa termin egzaminu poprawkowego. Poprawkowy egzamin okresowy można składać dwa razy. Nie uzyskanie na egzaminach okresowych poprawkowych wyniku pozytywnego powoduje odsunięcie pracownika od wykonywania czynności na danym stanowisku pracy.

4. Jeżeli pracodawca nie ma warunków do organizowania doskonalenia zawodowego pracowników lub przeprowadzania egzaminów okresowych, obowiązany jest skierować w tym celu odpłatnie pracownika do innego pracodawcy lub wyspecjalizowanej firmy szkoleniowej.

5. Doskonalenie zawodowe prowadzących pojazdy kolejowe przeznaczone do kursowania w pociągach pasażerskich z prędkością powyżej 120 km/h obejmuje również dodatkowe umiejętności praktyczne. Doskonalenie tych umiejętności odbywa się na symulatorze pojazdu trakcyjnego nie rzadziej niż raz na 2 lata.

6. Warunkiem dopuszczenia do prowadzenia pociągów, o których mowa w ust. 5 jest zaliczenie w ciągu ostatnich 2 lat ćwiczeń jazdy próbnej na symulatorze pojazdu trakcyjnego. Pracodawca zatrudniający prowadzących pojazdy kolejowe, o których mowa w ust.

5 prowadzi rejestr zaświadczeń o zaliczeniu ćwiczeń jazdy próbnej na symulatorze pojazdu trakcyjnego, o których mowa w ust. 6.

§ 23. Złożenie egzaminu autoryzacyjnego i okresowego odnotowuje się w rejestrze egzaminów prowadzonym przez pracodawcę.

§ 24. 1. W razie spowodowania wypadku, stwierdzenia poważnych uchybień przy wykonywaniu obowiązków pracowniczych mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub przerwy w pracy trwającej dłużej niż 6 miesięcy lecz nie przekraczającej 24 miesięcy, pracodawca zobowiązany jest pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w załącznikach 1 i 2 do rozporządzenia poddać egzaminowi weryfikacyjnemu.

2. Zakres egzaminu weryfikacyjnego obejmuje egzamin teoretyczny przeprowadzony zgodnie z przepisami § 16 do 19 dla danego stanowiska, określonego w załączniku 1 i 2 do rozporządzenia.

3. Egzamin weryfikacyjny przeprowadza komisja egzaminacyjna, zgodnie z § 10 i 11 rozporządzenia, z wyjątkiem § 11 ust. 3 pkt 2". Do wniosku o przeprowadzenie egzaminu weryfikacyjnego pracodawca dołącza informację o odbyciu zajęć próbnych na dane stanowisko, zgodnie z załącznikiem 3 i 4 do rozporządzenia.

§ 25. 1. Za przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego i weryfikacyjnego, o których mowa w § 19 i 21, kierujący wnioskiem ponosi opłatę egzaminacyjną w wysokości 10 % najniższego wynagrodzenia za pracę pracowników, obowiązującego w dniu złożenia wniosku

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, wnosi się przekazem bankowym, pocztowym lub przelewem na konto pracodawcy, przy którym działa komisja egzaminacyjna.

§ 26. 1. Za udział w pracach komisji egzaminacyjnych, o których mowa w § 10, przysługuje wynagrodzenie, które ustala się na podstawie liczby osób egzaminowanych.

2. Łączna wysokość wynagrodzenia komisji egzaminacyjnej powinna wynosić 70% sumy opłat egzaminacyjnych, o których mowa w § 22 ust. 1.

3. Wynagrodzenie przewodniczącego komisji egzaminacyjnej jest o 50% wyższe niż członków komisji.

4. Wynagrodzenie sekretarza komisji stanowi 50% wynagrodzenia członka komisji.

Rozdział 4

Zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz prowadzących pojazdy kolejowe, a także tryb orzekania o tej zdolności

§ 27. 1. Charakterystykę stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz związanych z prowadzeniem pojazdów szynowych wraz z określeniem wymogów zdrowotnych dotyczących kategorii wzroku i słuchu oraz terminów badań okresowych na poszczególnych stanowiskach określa, z zastrzeżeniem ust. 2, załącznik 6 do rozporządzenia.

2. Charakterystykę stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach metra oraz związanych z prowadzeniem pojazdów szynowych metra wraz z określeniem wymogów zdrowotnych dotyczących kategorii wzroku i słuchu oraz terminów badań okresowych na poszczególnych stanowiskach określa załącznik 7 do rozporządzenia.

§ 28. 1. Zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz prowadzących pojazdy kolejowe, a także tryb orzekania o tej zdolności określa załącznik 8 do rozporządzenia.

2. Wzory zaświadczeń lekarskich określają załączniki 9 i 10 do rozporządzenia.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 29. 1. Pracownicy, którzy w dniu wejścia w życie rozporządzenia wykonują czynności na stanowiskach określonych w załączniku 1 i 2 do rozporządzenia i do wykonywania tych czynności zostali dopuszczeni na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują nadal uprawnienia do wykonywania tych czynności, bez obowiązku dopełnienia warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu, dotyczących wykształcenia, stażu pracy, przygotowania zawodowego i egzaminów kwalifikacyjnych, z zastrzeżeniem ust. 2 oraz § 21.

2. Prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w § 20 ust. 5 obowiązani są w ciągu 2 lat od wejścia rozporządzenia do zaliczenia ćwiczeń jazdy próbnej na symulatorze pojazdu trakcyjnego.

§ 30. Pracownicy, którzy w dniu wejścia w życie rozporządzenia wykonują czynności na stanowiskach określonych w załącznikach 1 i 2 do rozporządzenia i posiadają zdolność fizyczną i psychiczną stwierdzoną zaświadczeniem lekarskim wydanym na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują nadal tę zdolność do czasu następnego badania, którego termin wynika z przepisów rozporządzenia.

§ 31. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 września 1999 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy szynowe (Dz.U. Nr 87, poz.979).

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

ZAŁĄCZNIKI
do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia (poz.)

ZAŁĄCZNIK 1

**WYKAZ STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I BEZ-
PIECZEŃSTWEM RUCHU NA LINIACH KOLEJOWYCH ORAZ PROWADZĄCYCH
POJAZDY KOLEJOWE**

Lp.	Stanowisko
1.	2.
1.	Dyżurny ruchu
2.	Rewident taboru
3.	Nastawniczy
4.	Zwrotniczy
5.	Kierownik pociągu
6.	Ustawiacz
7.	Manewrowy
8.	Automatyk urządzeń sterowania ruchem kolejowym
9.	Toromistrz
10.	Dróżnik przejazdowy
11.	pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego
12.	Maszynista pojazdu trakcyjnego
13.	Kierowca lokomotywy spalinowej do 300 KM
14.	Kierowca drezyny i wózka motorowego
15.	Maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych

WYKAZ STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU NA LINIACH METRA ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY METRA

Lp.	Stanowisko
1.	2.
1.	Dyspozytor ruchu
2.	Dyżurny ruchu i stacji
3.	Maszynista taboru pasażerskiego metra
4.	Maszynista pomocniczych pojazdów szynowych

**WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE, RODZAJ, ZAKRES I CZAS TRWANIA
PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO ORAZ ZAKRES PRZEDMIOTOWY EGZAMINU
KWALIFIKACYJNEGO NA POSZCZEGÓLNE STANOWISKA BEZPOŚREDNIO
ZWIĄZANE Z PROWADZENIEM RUCHU NA LINIACH KOLEJOWYCH
ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE**

Dyżurny ruchu**I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:**

Wariant A

1. Wykształcenie – średnie techniczne o specjalności transport kolejowy.
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

Wariant B

1. Wykształcenie – średnie
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego:

	Liczba dni dla wariantu:	
	A	B
1. Szkolenie praktyczne:		
1) jednostka wykonawcza inżynierii ruchu:	21	28
a) struktura organizacyjna przedsiębiorstwa; zapoznanie się z zagadnieniami ogólnoadministracyjnymi; wybrane zagadnienia pracownicze	2	3
b) na technicznym posterunku nastawczym: zapoznanie się z dokumentacją techniczno-ruchową prowadzoną na posterunku; zakres czynności podstawowych i dodatkowych dyżurnego ruchu; zapoznanie się z rodzajami urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności przewodowej i bezprzewodowej	8	10
c) zapoznanie się z regulaminem technicznym stacji oraz tymczasowymi regulaminami prowadzenia ruchu w czasie zamknięć torowych	3	4
d) zapoznanie się z budową torów i rozjazdów oraz metodami ich utrzymania i zasadami kontroli ich stanu technicznego; regulaminy obsługi przejazdu lub przejścia kolejowego	2	3
e) zapoznanie się z urządzeniami elektroenergetycznymi na posterunkach ruchu; odłączniki trakcyjne; urządzenia ogrzewania rozjazdów	1	2
f) zasady organizowania i wykonywania przewozów wojskowych transportem kolejowym; ogólne zapoznanie się z rolą i zasadami obrony cywilnej na terenie kolejowych zakładów pracy	2	2
g) organizacja międzynarodowych i krajowych przewozów osób i rzeczy; rozkłady jazdy pociągów	3	4
2) dyspozytura – struktura organizacyjna pionu dyspozytorskiego; nadzór dyspozytorski nad ruchem pasażerskim i towarowym; zapoznanie się z zasadami organizacji akcji ratunkowej po wypadku kolejowym; łączność dyspozytorska; współpraca dyspozytora odcinkowego z innymi dyspozyturami	4	5
3) jednostka pasażerska – ogólne zapoznanie się z krajowymi i międzynarodowymi przepisami w zakresie przewozu osób i rzeczy koleją	3	4
4) jednostka towarowa – ogólne zapoznanie się z krajowymi i międzynarodowymi przepisami w zakresie przewozu rzeczy i z gospodarką wagonami towarowymi	4	5
5) jednostka taboru:	8	11
a) gospodarka pojazdami i drużynami trakcyjnymi	1	1
b) budowa oraz zasady utrzymania i naprawy wagonów	2	3

c) rola i zadania dyspozytury	1	1
d) oględziny techniczne wagonów w składzie pociągu	1	2
e) próby hamulca zespolonego	3	4
Łącznie:	40	53
2. Szkolenie teoretyczne – dla wariantu A nie przewiduje się;		
* dla wariantu B według odrębnego programu nauczania.	–	*
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku, na którym kandydat ma być zatrudniony	5	10
Ogółem	45	63

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej podczas występowania usterek w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- 2) wypisanie rozkazów pisemnych w zadanych przypadkach,
- 3) dokonanie zapisów w dzienniku ruchu podczas zamknięć torowych,
- 4) opracowanie treści podanych telegramów adresowych,
- 5) przygotowanie drogi przebiegu dla wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu na podanych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym,
- 6) wykonywanie czynności z zakresu egzaminu praktycznego na stanowisko nastawniczego i zwrotniczego.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematów z zakresu:
 - a) techniki i organizacji ruchu kolejowego,
 - b) sterowania ruchem kolejowym,
- 2) część ustna – znajomość zagadnień z zakresu:
 - a) techniki i organizacji ruchu kolejowego,
 - b) sygnalizacji kolejowej,
 - c) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
 - d) bezpieczeństwa i higieny pracy
 oraz ogólna znajomość:
 - budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
 - zagadnień pracowniczych,
 - organizacji i wykonywania wojskowych przewozów transportem kolejowym,
 - budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych.

Rewident taboru

I. Kwalifikacje wymagane od kandydata do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie techniczne lub zasadnicze zawodowe o specjalności mechanicznej lub elektrycznej.
2. Zawodowy staż pracy – 1 rok przy wykształceniu średnim technicznym lub 2 lata przy zasadniczym zawodowym.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne:	
1) jednostka taboru:	
a) praca przy naprawie i utrzymaniu elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych*	90 dni
b) przy naprawie i utrzymaniu wagonów osobowych*	120 dni
c) przy naprawie i utrzymaniu wagonów towarowych**	90 dni
Łącznie:	300 dni

2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania	
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem przy czynnościach rewidenta taboru przy:	
1) elektrycznych zespołach trakcyjnych i autobusach szynowych [*]	14 dni
2) wagonach osobowych [*]	10 dni
3) wagonach towarowych ^{**}	18 dni
Ogółem:	342 dni

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) wykonanie oględzin technicznych składu: pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych^{*}, wagonów pociągu osobowego^{**}, wagonów pociągu towarowego^{**} oraz wymaganej próby hamulca,
- 2) z przygotowanej grupy wagonów wybranie wagonów spełniających warunki kursowania w komunikacji międzynarodowej wg przepisów RIC^{*}, RIV^{**} i PPW.

2) Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu konstrukcji: urządzeń hamulcowych elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych^{*}, wagonów, wykonywanie oględzin technicznych ze wskazaniem usterek i uszkodzeń w podwoziu i częściach biegowych,
- 2) część ustna – znajomość:
 - a) konstrukcji eksploatowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych^{*}, wagonów osobowych^{**} i towarowych^{**},
 - b) podstaw elektrotechniki, maszyn i urządzeń elektrycznych,
 - c) stosowanych systemów ogrzewania, oświetlenia oraz rozwiązań klimatyzacji wagonów^{*},
 - d) warunków technicznych dopuszczenia taboru do ruchu krajowego i międzynarodowego,
 - e) zasad utrzymania maźnic osiowych oraz zapobiegania grzania się czopów osiowych i zawieszenia silników trakcyjnych,
 - f) konstrukcyjnych rozwiązań układów hamulcowych, działania oraz utrzymania urządzeń pneumatycznych w taborze kolejowym,
 - g) organizacji napraw i przeglądów okresowych i kontrolnych w taborze kolejowym,
 - h) postępowania w przypadku stwierdzenia usterek lub uszkodzeń w taborze kolejowym zagrożających bezpieczeństwu ruchu,
 - i) wymogów dotyczących mycia, czyszczenia, odkażania, dezynsekcji taboru,
 - j) rodzaju serii i numeracji taboru,
 - k) wymiarów skrajni budowli, taboru oraz skrajni ładunkowej krajowej i międzynarodowej,
 - l) zasad przewozu towarów niebezpiecznych, postępowania w przypadku wykrycia ulatniania lub wycieku substancji trujących i toksycznych,
 - ł) sygnały i wskaźniki kolejowe,
 - m) warunki włączenia wagonów osobowych^{*} i towarowych^{**} do pociągów,
 - n) zasady zestawiania pociągów pasażerskich^{*} i towarowych^{**},
 - o) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem,
 - p) postępowanie w razie szczególnych wydarzeń, zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i wypadków kolejowych,
 - r) dokumentacji związanej z przygotowaniem i przyjmowaniem pociągu oraz jej prowadzenia,
 - s) gospodarki taborem kolejowym w komunikacji krajowej i międzynarodowej,
 - t) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy i ochrony przeciwpożarowej.

* Dla rewidentów taboru pasażerskiego.

** Dla rewidentów taboru towarowego.

Nastawniczy**I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:**

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne:	
1) jednostka organizacyjna zatrudniająca pracownika:	10 dni
a) na technicznym posterunku nastawczym: zapoznanie się z dokumentacją techniczno-ruchową prowadzoną na posterunku; zakres czynności podstawowych i dodatkowych nastawniczego; zapoznanie się z rodzajami urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności przewodowej i bezprzewodowej	5 dni
b) zapoznanie się z regulaminem technicznym stacji	2 dni
c) utrzymanie i zasady kontroli stanu technicznego rozjazdów; obsługa przejazdu kolejowego lub przejścia	3 dni
2) jednostka taboru – oględziny techniczne wagonów w składzie pociągu; dokonywanie uproszczonej próby hamulca zespolonego	5 dni
Łącznie:	15 dni
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.	
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku nastawniczego	5 dni
Ogółem:	20 dni

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej podczas występowania usterek w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- 2) założenie zamka trzpieniowego i spony iglicowej,
- 3) przygotowanie drogi przebiegu dla wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu na podanych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym,
- 4) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem,
- 5) osygnalizowanie zamkniętego toru szlakowego i stacyjnego,
- 6) odłączenie napędu zwrotnicowego o scentralizowanym sposobie nastawiania i przejścia na ręczne przestawianie zwrotnicy,
- 7) wykonywanie uproszczonej próby hamulca zespolonego.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematów z zakresu:
 - a) techniki ruchu kolejowego,
 - b) sterowania ruchem kolejowym,
- 2) część ustna – znajomość zagadnień z zakresu:
 - a) techniki ruchu kolejowego,
 - b) sygnalizacji kolejowej,
 - c) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
 - d) bezpieczeństwa i higieny pracy
 oraz ogólna znajomość budowy urządzeń:
 - sterowania ruchem kolejowym i łączności,
 - zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych.

Zwrotniczy

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne:	
1) jednostka organizacyjna zatrudniająca pracownika:	14 dni
a) struktura organizacyjna przedsiębiorstwa; zapoznanie się 2 dni z zagadnieniami ogólnoadministracyjnymi oraz wybrane zagadnienia pracownicze	2 dni
b) na technicznym posterunku nastawczym: zapoznanie się z dokumentacją techniczno-ruchową prowadzoną na posterunku; zakres czynności podstawowych i dodatkowych zwrotniczego; zapoznanie się z rodzajami urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności przewodowej i bezprzewodowej	5 dni
c) zapoznanie się z regulaminem technicznym stacji 2 dni	2 dni
d) zapoznanie się z budową torów i rozjazdów oraz metodami ich utrzymania i zasadami kontroli stanu technicznego; regulaminy obsługi przejazdu kolejowego lub przejścia	3 dni
e) zapoznanie się z urządzeniami elektroenergetycznymi na posterunkach 2 dni ruchu; odłączniki trakcyjne; urządzenia ogrzewania rozjazdów	2 dni
2) jednostka taboru – oględziny techniczne wagonów w składzie pociągu; dokonywanie uproszczonej próby hamulca zespolonego	5 dni
Łącznie	19 dni
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.	
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku zwrotniczego	3 dni
Ogółem	22 dni

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej podczas występowania usterek w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- 2) założenie zamka trzpieniowego i spony iglicowej,
- 3) przygotowanie drogi przebiegu dla wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu na podanych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym,
- 4) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem,
- 5) wykonanie uproszczonej próby hamulca zespolonego,
- 6) osygnalizowanie zamkniętego toru szlakowego i stacyjnego.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu techniki ruchu kolejowego,
- 2) część ustna – znajomość zagadnień z zakresu:
 - a) techniki ruchu kolejowego,
 - b) sygnalizacji kolejowej,
 - c) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
 - d) bezpieczeństwa i higieny pracy.

Kierownik pociągu**I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:**

Wariant A

1. Wykształcenie – średnie techniczne o specjalności transport kolejowy lub średnie dla stanowiska kierownika pociągu zatrudnionego u przewoźnika.
2. Zawodowy staż pracy:
 - odbycie przygotowania zawodowego dla kandydatów z wykształceniem średnim technicznym o specjalności transport kolejowy,

- jeden rok pracy na stanowisku konduktora u przewoźnika pasażerskiego dla pracownika z wykształceniem średnim.

Wariant B

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe.

2. Zawodowy staż pracy:

- 1 rok pracy na stanowisku ustawiacza u przewoźnika towarowego,
- odbycie przygotowania zawodowego do wykonywania czynności kierownika pociągu gospodarczego i roboczego.

II. Program przygotowania zawodowego:

1. Szkolenie praktyczne:

- | | |
|---|-------|
| 1) jednostka wykonawcza zarządu kolei, zapoznanie się z: regulaminami technicznymi posterunków i odcinków zdalnego prowadzenia ruchu oraz prowadzeniem dokumentacji techniczno-ruchowej, zasadami prowadzenia ruchu pociągów, rodzajami urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności, sygnalizacją kolejową, przygotowywaniem dróg przebiegów dla jazd pociągowych i manewrowych, | 5 dni |
| 2) jednostka wykonawcza przewoźnika lub zarządu kolei: | |
| a) zapoznanie się ze sposobem zestawiania pociągów pasażerskich [*] i towarowych, w tym z ogólnymi zasadami przewozu wagonów z towarami niebezpiecznymi, z przekroczoną skrajnią i wyjątkowo ciężkich oraz przewozów wojskowych ^{**} , zestawianiem wagonów towarowych w pociągach gospodarczych i roboczych oraz pojazdów pomocniczych z przyczepami ^{***} , | 2 dni |
| b) zapoznanie się z: obowiązkami manewrowego oraz nadzorującego i kierującego manewrami, sposobem wykonywania manewrów, sygnałami podawanymi przy manewrach, sprzęganiem i rozprzęganiem taboru, prędkościami jazd manewrowych, manewrami po torach głównych oraz przez przejazdy i przejścia, zabezpieczeniem taboru przed zbiegnięciem, ze stosowaną dokumentacją ruchową w zakresie pracy manewrowej, | 2 dni |
| c) zapoznanie się z rodzajami hamulców, obsługą urządzeń wagonowych, obliczaniem rzeczywistej oraz wymaganej masy hamującej, wykonywaniem szczegółowej i uproszczonej próby hamulca, sygnałami podawanymi przy próbie hamulca, | 2 dni |
| d) zapoznanie się z: rozkazami pisemnymi i ostrzeżeniami dla drużyn pociągowych, dokumentami pociągowymi, wewnętrznym rozkładem jazdy, | 2 dni |
| e) zapoznanie się z nadzorem nad prowadzeniem i regulowaniem ruchu pociągów w sytuacjach nadzwyczajnych, organizacją akcji ratunkowej w razie wypadków kolejowych i klęsk żywiołowych, | 2 dni |
| f) zapoznanie się z prawami i obowiązkami kierownika pociągu wynikającymi z regulaminu pracy, obowiązkami kierownika pociągu z jedno- i wieloosobową obsadą konduktorską, prowadzeniem dokumentacji pociągowej, użytkowaniem urządzeń radiołączności pociągowej, podawaniem i odbieraniem sygnałów kolejowych w zakresie drużyny pociągowej, postępowaniem w razie zagrożenia bezpieczeństwa podróży oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego, samodzielnym wykonaniem zahamowania pociągu w kabinie maszynisty, sposobem odłączenia urządzeń energetycznych pojazdu w nagłych przypadkach, | 5 dni |

Łącznie:	20 dni
2. Szkolenie teoretyczne ¹⁾ – według odrębnego programu nauczania.	
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku kierownika pociągu	3 dni
Ogółem:	20 dni

* Dla kierownika u przewoźnika pasażerskiego.

** Dla kierownika pociągu u przewoźnika towarowego.

*** Dla kierownika pociągu gospodarczego i roboczego.

- ¹⁾ Absolwenci szkół średnich technicznych o specjalności ekonomika transportu kolejowego lub ruch i przewozy kolejowe nie podlegają szkoleniu teoretycznemu.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) wykonanie pod nadzorem sprzęgania i rozsprzęgania wagonów w składzie pociągu,
- 2) wykonanie próby hamulca zespolonego,
- 3) ustalenie długości, masy ogólnej pociągu, rzeczywistej i wymaganej masy hamującej, obliczenie największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu (gdy rzeczywista masa hamująca jest mniejsza od wymaganej masy hamującej),
- 4) posługiwanie się wewnętrznym rozkładem jazdy, znajomość geografii sieci kolejowej,
- 5) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem,
- 6) wizualne sprawdzenie stanu technicznego rozjazdów, fazy przekładania zwrotnic nastawianych ręcznie, sprawdzanie zamknięć nastawczych,
- 7) wypełnianie prowadzonej przez kierownika pociągu dokumentacji związanej z pracą ruchową i obsługą drużyny pociągowej i konduktorskiej,
- 8) prezentacja obsługi wytypowanych urządzeń i wyposażenia wagonów.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) **część pisemna** – opracowanie tematów z zakresu:
 - a) zasad postępowania w przypadku szczególnych wydarzeń i zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - b) zasad zestawiania pociągów,
 - c) zasad prowadzenia ruchu pociągów i pracy manewrowej,
 - d) obowiązków jedno i wieloosobowej drużyny konduktorskiej,
 - e) osłony pociągu zatrzymanego na torze szlakowym,
- 2) **część ustna** – znajomość zagadnień:
 - a) obsługi i przygotowania pociągów do jazdy,
 - b) sygnalizacji kolejowej,
 - c) prowadzenia ruchu pociągów na szlaku bez blokady liniowej, z półsamoczynną i samoczynną blokadą liniową, szczególne sposoby prowadzenia ruchu pociągów,
 - d) zezwolenia na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu,
 - e) warunków przejazdu pociągu obok semafora, na którym nie można podać sygnału zezwalającego,
 - f) powiadamiania drużyn pociągowych – rozkazy pisemne, ostrzeżenia,
 - g) zasady wykonywania manewrów,
 - h) określania i podziału pociągów, rozkładów jazdy do użytku wewnętrznego i publicznego,
 - i) obsługi urządzeń radiołączności kolejowej,
 - j) postępowania w razie szczególnych wydarzeń, zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i wypadków kolejowych,
 - k) obsługi urządzeń wagonów pasażerskich^{*} i towarowych^{**}, w tym samowyładowczych^{***},
 - l) zasad prowadzenia ruchu pociągów po torze zamkniętym,
 - ł) postępowania w razie potrzeby osygnalizowania toru zamkniętego i przeszkody na torze szlakowym,
 - m) osłony miejsca robót i zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom zatrudnionym na torze zamkniętym przez kierującego robotami.

3. Szkolenie i egzamin w zakresie zagadnień bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu nauczania.

Ustawiacz

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – 3 lata w zespole manewrowym.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne:	
1) jednostka organizacyjna zatrudniająca pracownika:	5 dni
a) zakres czynności podstawowych i dodatkowych ustawiacza	2 dni
b) zakres czynności kierownika pociągu towarowego	2 dni
c) zapoznanie się z regulaminem pracy manewrowej	1 dzień
2) jednostka towarowa:	6 dni
a) zapoznanie się z organizacją ruchu towarowego	1 dzień
b) gospodarka wagonami towarowymi	2 dni
c) przewozy nadzwyczajne	2 dni
d) obsługa punktów ładunkowych	1 dzień
3) jednostka taboru:	4 dni
a) oględziny techniczne wagonów w składzie pociągu	2 dni
b) próby hamulca zespolonego	2 dni
Łącznie:	15 dni
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.	
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku ustawiacza	10 dni
Ogółem:	25 dni

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:
 - 1) wykonanie pod nadzorem określonej czynności manewrowej,
 - 2) wykonanie wstępnych oględzin technicznych składu pociągu,
 - 3) wykonanie próby hamulca zespolonego,
 - 4) przyjęcie i zdanie wagonu w punkcie zdawczo-odbiorczym.
2. Egzamin teoretyczny:
 - 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu:
 - a) organizacji i techniki ruchu kolejowego,
 - b) zagadnień handlowo-przewozowych,
 - 2) część ustna – znajomość zagadnień z zakresu:
 - a) organizacji i techniki ruchu kolejowego,
 - b) sygnalizacji kolejowej,
 - c) zagadnień handlowo-przewozowych,
 - d) bezpieczeństwa i higieny pracy.

Manewrowy

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne:	
1) jednostka organizacyjna zatrudniająca pracownika:	14 dni
a) struktura organizacyjna przedsiębiorstwa; zapoznanie się z zagadnieniami ogólnoadministracyjnymi; wybrane zagadnienia pracownicze	2 dni
b) zakres czynności podstawowych i dodatkowych manewrowego; zapoznanie się z ręcznymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności przewodowej i bezprzewodowej	4 dni

c) zadania i obowiązki drużyny manewrowej; wykonywanie ruchów i czynności manewrowych	4 dni
d) zapoznanie się z regulaminem pracy manewrowej	2 dni
e) zapoznanie się z budową torów i rozjazdów	2 dni
2) jednostka towarowa – ogólne zapoznanie się z organizacją ruchu towarowego i zasadami gospodarki wagonami towarowymi	4 dni
3) jednostka taboru:	6 dni
a) budowa wagonu	2 dni
b) oględziny techniczne wagonów w składzie pociągu	2 dni
c) uproszczona próba hamulca zespolonego	2 dni
Łącznie:	24 dni
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.	
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku manewrowego	14 dni
Ogółem:	38 dni.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) wykonywanie pod nadzorem określonej czynności manewrowej,
- 2) założenie zamka trzpieniowego i spony iglicowej,
- 3) przygotowanie drogi przebiegu dla jazdy manewrowej, przy urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, przystosowanych do ręcznego przestawiania zwrotnic,
- 4) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem,
- 5) wykonanie uproszczonej próby hamulca zespolonego.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu techniki ruchu kolejowego,
- 2) część ustna – znajomość zagadnień z zakresu:
 - a) techniki ruchu kolejowego,
 - b) sygnalizacji kolejowej,
 - c) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym w zakresie prowadzenia manewrów,
 - d) bezpieczeństwa i higieny pracy.

Automatyk urządzeń sterowania ruchem kolejowym

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie techniczne lub co najmniej zasadnicze zawodowe w zawodzie mechanicznym, elektrycznym (elektrotechnicznym) lub elektronicznym.
2. Zawodowy staż pracy – 2 lata pracy przy naprawie i utrzymaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym, zwanych dalej urządzeniami "srk".

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne – nie przewiduje się.
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny – wykazanie się umiejętnościami wykonywania prac w urządzeniach zewnętrznych i wewnętrznych srk:
 - 1) zmontowanie wyznaczonego urządzenia lub jego zespołu,
 - 2) zdemontowanie wyznaczonego urządzenia lub jego zespołu,
 - 3) regulacja wyznaczonego urządzenia lub jego części składowej,
 - 4) wykonanie wyznaczonych zabiegów utrzymaniowych,
 - 5) wykonanie wyznaczonych pomiarów przy użyciu mierników i sprawdzianów,
 - 6) ustalenie i usunięcie symulowanych niesprawności w urządzeniach srk,
 - 7) wykonanie czynności poprzedzających przystąpienie do prac w czynnych urządzeniach srk, a mianowicie: dokonanie zapisu w książce kontroli urządzeń srk z uwzględnieniem zakresu ro-

bót, konieczności wprowadzenia obostrzonych zasad prowadzenia ruchu oraz sposobu ostrzeżenia pracujących monterów przez personel obsługi urządzeń.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu prac wykonywanych przez montera urządzeń sterowania ruchem kolejowym i obowiązków na tym stanowisku,
- 2) część ustna – znajomość:
 - a) budowy, działania, utrzymania i obsługi elektromechanicznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czytania schematów blokowych i szczegółowych
 - b) technologii montażu poszczególnych zespołów i podzespołów elektromechanicznych i przekątnikowych urządzeń srk oraz ogólna znajomość:
 - zasad ewidencji i obiegu dokumentacji pracy i płac w zakresie stanowiska roboczego,
 - sygnalizacji kolejowej,
 - działania i obsługi przewodowej i radiowej łączności kolejowej,
 - podstawowych zasad techniki i organizacji ruchu pociągów i manewrów,
 - regulaminów technicznych stacji,
 - dokumentacji znajdującej się na posterunku ruchu dotyczącej regulaminowych działań pracowników kolejowych różnych specjalności,
 - zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, m.in. z uwzględnieniem ochrony przeciwporażeniowej oraz przeciwpożarowej,
 - zasad przygotowania urządzeń srk do pracy w warunkach zimowych.

Toromistrz

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie lub co najmniej zasadnicze zawodowe w zawodzie monter nawierzchni kolejowych.
2. Zawodowy staż pracy – 3 lata na stanowisku rzemieślnika w jednostkach drogowych przy naprawach i utrzymaniu toru kolejowego.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne – nie przewiduje się.
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem, przy czynnościach toromistrza – 24 dni.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:
 - 1) wytyczenie w terenie rozjazdu,
 - 2) zniwelowanie toru lub terenu za pomocą niwelatora lub sprzętem pomocniczym,
 - 3) dokonanie pomiaru strzałek łuku,
 - 4) wykonanie technicznych badań rozjazdu,
 - 5) dokonanie odczytu z planu schematycznego stacji oraz odczytu na rysunku technicznym,
 - 6) osłonięcie sygnałami przeszkody w torze oraz miejsca ograniczenia szybkości ruchu pociągów w torze,
 - 7) wykonanie odrębnego szkicu obiektu,
 - 8) opracowanie harmonogramu robót przy wymianie rozjazdu, regulacji odcinka toru w planie i profilu oraz regulacji naprężeń w torze bezстыkowym metodą swobodnej regulacji naprężeń,
 - 9) sporządzenie wykresu pełzania toków szynowych toru bezстыkowego.
2. Egzamin teoretyczny:
 - 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu:
 - a) pracy i obowiązków toromistrza,
 - b) zasad tyczenia osi torów,
 - c) zasad niwelacji toru i terenu,
 - d) zasad budowy toru kolejowego,
 - e) organizacji robót torowych,
 - f) analizy zmian stanu naprężeń w tokach szynowych,

- g) regulacji naprężeń w torze bezстыkowym,
- h) naprawy pękniętej szyny w torze bezстыkowym,
- 2) część ustna – znajomość:
 - a) zasad tyczenia osi torów i rozjazdów,
 - b) zasad niwelowania torów i terenu, dokonywanie stosownych pomiarów i obliczania strzałek łuków,
 - c) zasad dokonywania kontroli stanu torów, rozjazdów i budowli inżynierskich oraz związanych z tym pomiarów,
 - d) zasad osygnalizowania i prowadzenia robót związanych z budową i utrzymaniem podtorza i nawierzchni toru, budowli i urządzeń kolejowych,
 - e) budowy i działania sprzętu i maszyn oraz ręcznych narzędzi do robót torowych,
 - f) budowy, zasad działania i napraw rozjazdów kolejowych,
 - g) zasad budowy i utrzymania torów bezстыkowych,
 - h) zagadnień spawalnictwa szyn i rozjazdów,
 - i) zasad dokonywania odbioru robót nawierzchniowych i podtorzowych,
 - j) zasad dokonywania badań defektoskopowych,
 - k) zasad określania przydatności elementów nawierzchni kolejowej oraz ich składowania,
 - l) zasad i zakresu przygotowania kolei do pracy w warunkach zimowych,
 - ł) budowy i utrzymania urządzeń ogrzewania rozjazdów kolejowych,
 - m) sygnalizacji kolejowej i techniki ruchu,
 - n) budowy, zasad działania i obsługi urządzeń sterowania ruchem i łączności kolejowej,
 - o) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy,
 - p) zasad ochrony przeciwpożarowej oraz posługiwania się sprzętem przeciwpożarowym,
 - r) zasad postępowania w razie wypadku kolejowego, uszkodzenia toru, podtorza, budowli albo innych urządzeń kolejowych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - s) sposobów udzielania pierwszej pomocy w razie wypadków z ludźmi lub nagłych zachorowań.

Dróżnik przejazdowy

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

Wariant A

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

Wariant B

1. Wykształcenie – podstawowe.
2. Zawodowy staż pracy – 6 miesięcy w wykonawczych jednostkach drogowych lub inżynierii ruchu.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne – nie przewiduje się.
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem przy czynnościach dróżnika przejazdowego na różnych przejazdach strzeżonych, głównie o dużym natężeniu ruchu – 18 dni.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:
 - 1) obsługa mechanicznej i elektrycznej rogatki przejazdu strzeżonego,
 - 2) przyjęcie telegramu o kursowaniu pociągu dodatkowego, zmianie sytuacji ruchowej lub zawierającego polecenie dla dróżnika przejazdowego oraz zgłoszenie zamknięcia rogatek lub wykonanie otrzymanego polecenia,
 - 3) osłonięcie sygnałami przeszkody w torze szlakowym i na stacji,
 - 4) osłonięcie sygnałami miejsca ograniczenia szybkości ruchu pociągów w torze szlaku jedno- lub dwutorowego,
 - 5) zabezpieczenie pękniętej szyny w torze jednym ze stosowanych sposobów,

6) zabezpieczenie i obsługa przejazdu w przypadku uszkodzenia rogatki lub sygnalizacji świetlnej.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu pracy i obowiązków dróżnika przejazdowego,
- 2) część ustna – znajomość:
 - a) obowiązków dróżnika przejazdowego,
 - b) sygnalizacji kolejowej i techniki ruchu kolejowego z zakresu obowiązków dróżnika przejazdowego,
 - c) budowy, działania i obsługi rogatki przejazdowej, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń telewizji przemysłowej,
 - d) zasad obsługi urządzeń przejazdu strzeżonego w razie uszkodzenia lub unieruchomienia urządzeń rogatkowych lub sygnalizacji świetlnej,
 - e) zasad postępowania w razie wypadku na przejeździe lub w jego pobliżu, uszkodzenia toru, budowli albo innych urządzeń kolejowych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - f) zasad obsługi urządzeń łączności,
 - g) budowy toru kolejowego i nawierzchni kolejowej oraz zasad wykonywania podstawowych robót związanych z utrzymaniem toru i nawierzchni przejazdu,
 - h) kategorii przejazdów kolejowych i warunków, jakim powinny odpowiadać,
 - i) podstawowych zasad ruchu drogowego,
 - j) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy,
 - k) sposobów udzielania pierwszej pomocy w razie wypadków z ludźmi lub nagłych zachorowań,
 - l) zasad przygotowania kolei do pracy w warunkach zimowych oraz posługiwania się sprzętem do usuwania śniegu i lodu z urządzeń kolejowych.

“Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

Wariant A

1. Wykształcenie – średnie techniczne o specjalności mechanicznej lub elektrycznej (elektrotechnicznej), w zależności od rodzaju trakcji.
2. Zawodowy staż pracy – 3 miesiące przy naprawie i utrzymaniu pojazdów właściwej trakcji.

Wariant B

1. Wykształcenie – średnie techniczne lub zasadnicze zawodowe o specjalności mechanicznej lub elektrycznej.
2. Zawodowy staż pracy – 6 miesięcy przy naprawie i utrzymaniu pojazdów właściwej trakcji.

Wariant C

1. Wykształcenie – złożony egzamin kwalifikacyjny na stanowisko pomocnika maszynisty w innym rodzaju trakcji.
2. Zawodowy staż pracy – 6 miesięcy na stanowisku pomocnika maszynisty w innym rodzaju trakcji.

Wariant D

1. Wykształcenie – złożony egzamin kwalifikacyjny na kierowcę lokomotywy spalinowej do 300 KM.
2. Zawodowy staż pracy – 1 rok pracy w charakterze kierowcy lokomotywy spalinowej do 300 KM.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

	Ilość dni dla wariantu:			
	A	B	C	D
1. szkolenie praktyczne – wykonawcza jednostka organizacyjna zatrudniająca pracownika:				
1) praca przy naprawie i utrzymaniu spalinowych pojazdów trakcyjnych	10*	40*	30*	14*
2) praca przy naprawie i utrzymaniu elektrycznych pojazdów trakcyjnych	10*	40*	30*	30

3) zatrudnienie w charakterze pracownika szkolonego (pod nadzorem):				
a) przy czynnościach pomocnika maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych,	15*	15*	15*	7*
b) przy czynnościach pomocnika maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych,	15*	15*	15*	14*
c) przy czynnościach rewidenta taboru	10	10		5
Łącznie:	35*	65*	45*	26* 49*

1. Szkolenie teoretyczne – dla wariantu A nie przewiduje się, a dla pozostałych wariantów według odrębnego programu nauczania.
2. Zajęcia próbne – pod nadzorem:

	Ilość dni dla wariantu			
	A	B	C	D
a) na stanowisku pomocnika maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych	15*	30*	30*	15*
b) na stanowisku pomocnika maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych	15*	30*	30*	30*
Ogółem:	50*	95*	75*	41* 79*

* Dotyczy rodzaju trakcji, na którą kandydat jest szkolony.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny – wykonanie:
 - 1) czynności przygotowania pojazdu trakcyjnego do pracy i zdania pojazdu trakcyjnego po pracy,
 - 2) czynności pomocnika maszynisty podczas wykonywania pracy pociągowej i poza pociągowej,
 - 3) przykładowego lokalizowania, wykrywania i usuwania przyczyn wadliwej pracy pojazdu trakcyjnego lub określonego podzespołu,
 - 4) wstępnych oględzin technicznych pociągu i obsługi hamulców kolejowych.
2. Egzamin teoretyczny:
 - 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu konstrukcji i obsługi pojazdu trakcyjnego oraz hamulców kolejowych,
 - 2) część ustna – znajomość:
 - a) konstrukcji pojazdów trakcyjnych i ich podzespołów w niezbędnym na to stanowisko zakresie,
 - b) przygotowania pojazdów trakcyjnych do i po pracy,
 - c) obsługi pojazdów trakcyjnych,
 - d) podstaw elektrotechniki, miernictwa i materiałoznawstwa, w niezbędnym zakresie,
 - e) sposobów wykrywania i usuwania określonych usterek pojazdu trakcyjnego, i jego zespołów i podzespołów,
 - f) zasady działania i obsługi hamulców kolejowych oraz wstępnych oględzin technicznych i przeprowadzania prób hamulców pociągów,
 - g) sygnalizacji i organizacji ruchu kolejowego,
 - h) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej,
 - i) metod bezpiecznej pracy przy urządzeniach elektrycznych.

IV. Uwagi:

W przypadku potrzeby przeprowadzenia cyklu jednoczesnego szkolenia na stanowisko pomocnika maszynisty dwóch rodzajów trakcji (spalinowej i elektrycznej):

- 1) całkowity okres szkolenia jest odpowiednio dobraną sumą czasokresu części dotyczącej zawodowego stażu i szkolenia praktycznego poszczególnych trakcji,

- 2) obowiązuje pełny zakres części III – egzamin kwalifikacyjny odpowiednio dobrany dla każdego rodzaju trakcji,
- 3) obowiązuje odbycie zajęć próbnych w czasokresach dla każdego rodzaju trakcji.

Maszynista pojazdu trakcyjnego

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

Wariant A

1. Wykształcenie – złożony egzamin kwalifikacyjny na stanowisko pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2. Zawodowy staż pracy – 1 rok na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego i przejechanie w tym czasie:
 - 15 tys. km w trakcji elektrycznej lub
 - 10 tys. km w trakcji spalinowej, lub
 - 5 tys. km w trakcji parowej.

Wariant B

1. Wykształcenie – złożony egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty w innym rodzaju trakcji.
2. Zawodowy staż pracy:
 - 1 rok na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego w innym rodzaju trakcji,
 - 30 dni pracy przy naprawie i utrzymaniu pojazdów trakcyjnych.

Wariant C

1. Wykształcenie – średnie techniczne właściwej specjalności oraz złożony egzamin kwalifikacyjny na stanowisko pomocnika maszynisty.
2. Zawodowy staż pracy:
 - 6 miesięcy na stanowisku pomocnika maszynisty,
 - 30 dni pracy przy naprawie i utrzymaniu pojazdów trakcyjnych.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

	Ilość dni dla wariantu		
	A	B	C
1. Szkolenie praktyczne: – wykonawcza jednostka organizacyjna zatrudniająca pracownika:			
1) praca przy naprawie i utrzymaniu elektrycznych pojazdów trakcyjnych	–	30*	–
2) praca przy naprawie i utrzymaniu spalinowych pojazdów trakcyjnych	–	30*	–
3) zatrudnienie w charakterze pracownika szkolonego (pod nadzorem):			
a) przy czynnościach pomocnika maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych	–	15*	–
b) przy czynnościach pomocnika maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych	–	15*	–
4) złożenie egzaminu autoryzacyjnego przed maszynistą instruktorem ^x	–	x	–
5) praca na stanowisku pomocnika maszynisty w rodzaju trakcji, na którą kandydat jest szkolony	–	50*	–
6) zatrudnienie w charakterze pracownika szkolonego (pod nadzorem):			
a) przy czynnościach maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych	15*	–	20*
b) przy czynnościach maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych	15*	–	20*

Łącznie:	15*	95*	20*
2. Szkolenie teoretyczne dla wariantu A i B według odrębnego programu nauczania; dla wariantu C nie przewiduje się.			
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem:			
a) na stanowisku maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych	20*	30*	20*
b) na stanowisku maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych	20*	30*	20*
Ogółem	35*	125*	40*

* Dotyczy rodzaju trakcji, na którą kandydat jest szkolony.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny – wykonanie:

- 1) czynności przygotowania pojazdu trakcyjnego do pracy i zdania pojazdu trakcyjnego po pracy,
- 2) obsługi pojazdów trakcyjnych podczas jazdy,
- 3) wstępnych oględzin technicznych pociągu, obsługi hamulców kolejowych,
- 4) przykładowego lokalizowania i wykrywania usterek w poszczególnych obwodach i urządzeniach pojazdów trakcyjnych,
- 5) obsługi urządzeń czujności i radiołącności,
- 6) prowadzenia dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu konstrukcji i obsługi pojazdu trakcyjnego oraz hamulców kolejowych,
- 2) część ustna – znajomość:
 - a) konstrukcji i obsługi pojazdów trakcyjnych,
 - b) przygotowania pojazdu trakcyjnego do pracy i zdania pojazdu trakcyjnego po pracy,
 - c) działania i obsługi typów hamulców kolejowych stosowanych na kolejach,
 - d) poszczególnych obwodów i urządzeń pojazdów trakcyjnych,
 - e) sposobów lokalizowania i usuwania przyczyn wadliwej pracy pojazdu trakcyjnego lub określonych podzespołów,
 - f) obsługi urządzeń czujności i radiołącności,
 - g) urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów w zakresie niezbędnym maszyniście pojazdu trakcyjnego,
 - h) sygnalizacji i organizacji ruchu kolejowego,
 - i) zasad postępowania w razie wypadku kolejowego lub wydarzeń z ludźmi,
 - j) przepisów i instrukcji oraz prowadzenia podstawowej dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej,
 - k) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej,
 - l) bezpiecznych metod pracy przy urządzeniach elektrycznych.

Kierowca lokomotywy spalinowej do 300 KM

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie techniczne lub zasadnicze zawodowe o specjalności mechanicznej.
2. Zawodowy staż pracy – 1 rok przy wykształceniu średnim technicznym lub 2 lata przy wykształceniu zasadniczym zawodowym.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne – w wykonawczej jednostce organizacyjnej zatrudniającej pracownika:	
a) przy naprawie i utrzymaniu spalinowych pojazdów trakcyjnych	30 dni
b) przy czynnościach kierowcy lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM w charakterze pracownika szkolonego (pod nadzorem)	15 dni
Łącznie:	45 dni
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.	

3. Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku kierowcy lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM	30 dni
Ogółem:	75 dni.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) próbna jazda w zakresie umiejętności obsługi urządzeń i hamulców lokomotywy,
- 2) czynności przygotowania lokomotywy do pracy i zdania lokomotywy po pracy,
- 3) lokalizowanie, wykrywanie i usuwanie typowych usterek podczas pracy lokomotywy,
- 4) obsługa hamulców kolejowych podczas przeprowadzania prób hamulca pociągu.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu konstrukcji i obsługi lokomotywy spalinowej do 300 KM,
- 2) część ustna – znajomość:
 - a) konstrukcji i obsługi lokomotyw do 300 KM,
 - b) lokalizacji i sposobów usuwania wadliwej pracy lokomotywy,
 - c) budowy i obsługi hamulców stosowanych na kolejach,
 - d) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej,
 - e) sygnalizacji i organizacji ruchu kolejowego.

Kierowca drezyny i wózka motorowego

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

Wariant A

1. Wykształcenie – średnie techniczne specjalności mechanicznej.
2. Zawodowy staż pracy – 1 rok, w tym 2 miesiące jazdy wózkiem jako pomocnik kierowcy przyuczający się do zawodu kierowcy wózka.

Wariant B

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe w jednym z zawodów mechanicznych.
2. Zawodowy staż pracy – 3 lata, w tym 6 miesięcy przy naprawach wózków motorowych i 2 miesiące jazdy wózkiem jako pomocnik kierowcy przyuczający się do zawodu kierowcy wózka.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne:	
a) na stanowiskach rzemieślniczych przy naprawie i utrzymaniu pojazdów pomocniczych z napędem motorowym	180 dni
b) przy czynnościach pomocnika kierowcy drezyny i wózka motorowego	60 dni
c) przy obsłudze żurawi z napędem hydraulicznym o udźwigu do 8 ton	3 dni
Łącznie:	243 dni
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.	
3. Zajęcia próbne – przy czynnościach kierowcy drezyny i wózka motorowego	12 dni
Ogółem:	255 dni

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) odbycie próbnej jazdy na wybranym odcinku linii kolejowej dla sprawdzenia umiejętności jazdy oraz znajomości sygnalizacji kolejowej i techniki ruchu kolejowego,
- 2) wykrycie i usunięcie usterki w działaniu urządzeń drezyny lub wózka motorowego,
- 3) osłonięcie sygnałami przeszkody na torze szlakowym,
- 4) obsługa żurawika hydraulicznego zamontowanego na wózku,
- 5) osłonięcie sygnałami wózka (drezyny) w czasie nieprzewidzianego postoju na szlaku.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu:
 - a) budowy, eksploatacji i utrzymania wózków motorowych z napędem spalinowym,
 - b) techniki ruchu kolejowego,
- 2) część ustna – znajomość:
 - a) budowy, działania, obsługi i utrzymania wózków motorowych z napędem spalinowym,
 - b) budowy i działania silnika spalinowego,
 - c) zasad gospodarki paliwem i smarami,
 - d) sposobów wykrywania i usuwania nieprawidłowości w działaniu urządzeń drezyny i wózka motorowego,
 - e) podstawy budowy toru kolejowego i nawierzchni kolejowej,
 - f) sygnalizacji kolejowej,
 - g) techniki i organizacji ruchu kolejowego,
 - h) geografii sieci kolejowej Polski,
 - i) służbowego rozkładu jazdy pociągów,
 - j) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy,
 - k) zasad postępowania w razie wypadków lub stwierdzenia przeszkód albo uszkodzeń kolejowych zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - l) sposobów udzielania pierwszej pomocy w razie wypadków z ludźmi lub nagłych zachorowań,
 - ł) ochrony przeciwpożarowej oraz posługiwania się sprzętem przeciwpożarowym,
 - m) podstawowych zagadnień z zakresu dozoru technicznego.

IV. Uwagi:

Do egzaminu na kierowcę drezyny i wózka motorowego mogą być dopuszczeni pracownicy (np. kontrolerzy, naczelnicy sekcji, maszyniści wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót nawierzchniowych, monterzy i inni), którzy przy wykonywaniu obowiązków służbowych powinni samodzielnie kierować drezyną lub wózkiem motorowym (pojazdem pomocniczym z napędem motorowym).

Pracowników tych przed poddaniem egzaminowi należy przeszkolić:

- teoretycznie (według pkt II.2),
- praktycznie – przy czynnościach pomocnika kierowcy drezyny i wózka motorowego; pracownik powinien przejechać w tym charakterze 600 km (w okresie 12 dni).

Maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych

Egzamin może być przeprowadzony w jednej lub kilku z niżej wymienionych specjalności:

- 1) maszynista oczyszczarki tłucznia w torze,
- 2) maszynista zgarniarki i profilarki,
- 3) maszynista stabilizatora dynamicznego,
- 4) maszynista automatycznej podbijarki torów i rozjazdów,
- 5) maszynista koparki rowów,
- 6) maszynista profilarki (ścinarcki) ław torowiska,
- 7) maszynista żurawia torowego,
- 8) maszynista zgarniarki torowej,
- 9) maszynista układnic Uk 25 i SBT,
- 10) maszynista zakrętarki wielowrzecionowej,
- 11) maszynista zespołu prądotwórczego o mocy 15 kVA i więcej,
- 12) maszynista pociągu do wymiany nawierzchni kolejowej,
- 13) maszynista transportera materiałów sypkich,
- 14) maszynista wymieniarki podkładów,
- 15) maszynista odśnieżarki torów,
- 16) maszynista pociągu do odchwaszczania torów,
- 17) maszynista wciągarki szyn,
- 18) maszynista urządzenia do bezdźwigowej wymiany rozjazdów,

- 19) maszynista pojazdu do inspekcji mostów,
- 20) maszynista maszyny dwudrogowej do robót nawierzchniowych.

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

Wariant A

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe o specjalności kolejowe maszyny drogowe.
2. Zawodowy staż pracy – 1 rok, w tym 6 miesięcy przy utrzymaniu i naprawie maszyn nawierzchniowych i budowlanych i 6 miesięcy przy czynnościach pomocnika maszynisty określonej ciężkiej maszyny do robót nawierzchniowych.

Wariant B

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe o specjalności mechanicznej, elektromechanicznej lub elektrycznej.
2. Zawodowy staż pracy – 2 lata na stanowiskach rzemieślniczych przy utrzymaniu i naprawie maszyn nawierzchniowych, w tym 6 miesięcy przy czynnościach pomocnika maszynisty określonej ciężkiej maszyny do robót nawierzchniowych.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne – nie przewiduje się.
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem przy czynnościach maszynisty określonej wieloczynnościowej lub ciężkiej maszyny do robót nawierzchniowych 20 dni.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:
 - 1) przygotowanie do pracy określonej maszyny,
 - 2) odbycie próbnej pracy maszyną dla sprawdzenia umiejętności obsługi maszyny,
 - 3) wykrycie i usunięcie usterki stwierdzonej w czasie pracy maszyny, awaryjne "złożenie" maszyny,
 - 4) osłonięcie sygnałami maszyny w czasie nieprzewidzianego postoju maszyny na szlaku,
 - 5) wykonanie czynności obsługowych po zakończeniu pracy maszyną.
2. Egzamin teoretyczny:
 - 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu:
 - a) budowy, działania, obsługi i utrzymania maszyny,
 - b) organizacji, techniki i metod wykonywania robót określoną maszyną,
 - 2) część ustna – znajomość:
 - a) przeznaczenia, budowy, działania i zasad obsługi określonych wieloczynnościowych i ciężkich maszyn stosowanych przy robotach nawierzchniowych,
 - b) systemów remontów planowo-zapobiegawczych wieloczynnościowych i ciężkich maszyn,
 - c) zasad i zakresu obsługi oraz konserwacji urządzeń elektrycznych i wieloczynnościowych oraz ciężkich maszyn,
 - d) techniki ruchu kolejowego oraz zasad organizacji manewrów kolejowych,
 - e) sygnalizacji kolejowej,
 - f) udzielania pierwszej pomocy w razie wypadków z ludźmi i nagłych zachorowań,
 - g) zasad ewidencji obiegu dokumentacji pracy i płacy.

IV. Uwagi:

1. Maszyniści wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót nawierzchniowych kierujący pojazdem szynowym powinni po uprzednim przeszkoleniu teoretycznym złożyć dodatkowo egzamin:
 - 1) praktyczny: – wykonanie próbnej jazdy maszyną na wybranym odcinku linii kolejowej dla sprawdzenia umiejętności jazdy oraz znajomości sygnalizacji kolejowej i techniki ruchu kolejowego,
 - 2) teoretyczny:
 - a) część pisemna: – opracowanie tematu z zakresu znajomości techniki ruchu kolejowego,
 - b) część ustna – znajomość:

- geografii sieci kolejowej Polski,
 - służbowego rozkładu jazdy pociągów.
2. Maszyniści obsługujący maszyny pozostające pod nadzorem dozoru technicznego powinni uzyskać uprawnienia do obsługi tych maszyn.
 3. Maszyniści obsługujący maszyny energetyczne powinni zdać egzamin ze znajomości zasad eksploatacji urządzeń i instalacji elektroenergetycznych.

**WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE, RODZAJ, ZAKRES I CZAS TRWANIA
PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO ORAZ ZAKRES PRZEDMIOTOWY EGZAMINU
KWALIFIKACYJNEGO NA POSZCZEGÓLNE STANOWISKA BEZPOŚREDNIO
ZWIĄZANE Z PROWADZENIEM RUCHU NA LINIACH METRA
ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY METRA**

Dyspozytor ruchu metra

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie.
2. Zawodowy staż pracy – 1 rok na stanowisku dyżurnego ruchu i stacji.

II. Program przygotowania zawodowego:

1. Szkolenie praktyczne:
 - 1) obsługa dygitajzera – 2 miesiące,
 - 2) zapoznanie się z systemami i urządzeniami w metrze – 1 miesiąc.
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku dyspozytora ruchu.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:
 - 1) wykonanie pod nadzorem zadanej czynności dyspozytora ruchu,
 - 2) dokonanie zapisu w wybranym dokumencie,
 - 3) obsługa urządzeń i systemów na stanowisku dyspozytora ruchu,
 - 4) wydawanie poleceń prostych i złożonych,
 - 5) polecenia specjalne.
2. Egzamin teoretyczny:
 - 1) część pisemna:
 - a) opracowanie tematu z zakresu organizacji i techniki ruchu,
 - b) znajomość przepisów i instrukcji,
 - 2) część ustna:
 - a) znajomość przepisów i instrukcji,
 - b) obsługa urządzeń,
 - c) postępowanie w przypadku zagrożeń,
 - d) bezpieczeństwo i higiena pracy.

Dyżurny ruchu i stacji metra

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie.
2. Zawodowy staż pracy – 6 miesięcy.

II. Program przygotowania zawodowego:

1. Szkolenie praktyczne:
 - a) obsługa pulpitu stacji – 1 miesiąc,
 - b) zapoznanie się z układem torowym stacji – 2 dni.
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku dyżurnego ruchu i stacji.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny:
 - a) wykonanie pod nadzorem zadanej czynności dyżurnego ruchu i stacji,
 - b) dokonanie zapisu w wybranym dokumencie,
 - c) założenie zamka trzpieniowego i spony iglicowej,
 - d) przygotowanie drogi przebiegu dla wjazdu, wyjazdu i przejazdu przez stację,
 - e) automatyczne zawracanie i automatyczne powtarzanie przebiegów.
2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna: – opracowanie tematu z zakresu organizacji i techniki ruchu; przepisy i instrukcje,
- 2) część ustna:
 - a) sygnalizacja,
 - b) obsługa urządzeń,
 - c) postępowanie w przypadku zagrożeń,
 - d) bezpieczeństwo i higiena pracy.

Maszynista taboru pasażerskiego metra

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie.
2. Zawodowy staż pracy – po ukończeniu kursu na stanowisko maszynisty taboru metra.

II. Program przygotowania zawodowego:

1. Szkolenie praktyczne:
 - 1) praca przy naprawie i utrzymaniu taboru metra:
 - a) układzie mechanicznym wagonu – 1 tydzień,
 - b) układzie elektrycznym wagonu – 2 tygodnie,
 - c) urządzeniach pneumatycznych i hamulcach – 1 tydzień,
 - 2) zatrudnienie w charakterze pracownika szkolonego pod nadzorem przy czynnościach maszynisty taboru metra – 2 miesiące, w tym 80 godzin samodzielnego prowadzenia pociągu pod nadzorem maszynisty.
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny – wykonanie:
 - 1) czynności przygotowania pociągu metra do pracy i zdania pociągu metra po pracy,
 - 2) obsługi pociągu metra podczas jazdy po linii metra,
 - 3) wstępnych oględzin technicznych pociągu, obsługi hamulców w pociągach metra,
 - 4) przykładowego lokalizowania i wykrywania usterek w poszczególnych obwodach i urządzeniach wagonów metra,
 - 5) obsługi urządzeń automatycznego ograniczenia prędkości (AOP), czujności, radiołączności i rozgłoszenia,
 - 6) prowadzenia dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej.
2. Egzamin teoretyczny:
 - 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu konstrukcji i obsługi wagonów metra,
 - 2) część ustna – znajomość:
 - a) konstrukcji wagonów metra,
 - b) przygotowania pociągu metra do pracy i zdania pociągu metra po pracy,
 - c) działania i obsługi hamulców w wagonach metra,
 - d) poszczególnych obwodów i urządzeń w wagonach metra,
 - e) sposobów lokalizowania i usuwania przyczyn wadliwej pracy poszczególnych wagonów metra,
 - f) obsługi urządzeń automatycznego ograniczenia prędkości (AOP), czujności, radiołączności i rozgłoszenia,
 - g) instrukcji sygnalizacji i prowadzenia ruchu pojazdów metra,
 - h) instrukcji postępowania w sprawie wypadków i wydarzeń kolejowych na liniach metra,
 - i) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisów przeciwpożarowych.

Maszynista pomocniczych pojazdów szynowych metra

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – średnie techniczne lub zasadnicze zawodowe o specjalności mechanicznej lub elektrycznej.

2. Zawodowy staż pracy – 1 rok przy wykształceniu średnim technicznym i 2 lata przy wykształceniu zasadniczym zawodowym.

II. Program przygotowania zawodowego (przyuczenia):

1. Szkolenie praktyczne:	
1) praca przy naprawie i utrzymaniu spalinowych pojazdów trakcyjnych (lokomotywy manewrowej, wózków motorowych)	30 dni
2) wykonywanie pod nadzorem czynności kierowcy lokomotywy manewrowej i wózków manewrowych	20 dni
3) obsługa żurawi z napędem hydraulicznym do 2 ton	2 dni.
2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu.	
3. Zajęcia próbne – pod nadzorem	7 dni.
Ogółem	59 dni

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny – wykonanie:

- 1) czynności przygotowania i zdania pojazdu,
- 2) obsługi codziennej,
- 3) wykrywania, lokalizacji i usuwania typowych usterek,
- 4) próbnej jazdy pociągiem roboczym.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu konstrukcji i obsługi pomocniczych pojazdów szynowych,
- 2) część ustna – znajomość:
 - a) konstrukcji i obsługi pomocniczych pojazdów szynowych,
 - b) wykrywania i sposobu usuwania usterek,
 - c) budowy i obsługi hamulców stosowanych w pomocniczych pojazdach szynowych w metrze,
 - d) sygnalizacji i organizacji ruchu pasażerskiego i pociągów roboczych na liniach metra,
 - e) zasad bezpieczeństwa i higieny pracy w metrze,
 - f) przepisów wewnętrznych i instrukcji obowiązujących w metrze.

WZÓR ŚWIADECTWA

(format A4)

.....
 (pieczęć jednostki organizacyjnej
 pracodawcy, przy której została
 powołana komisja egzaminacyjna)

ŚWIADECTWO ZŁOŻENIA EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

nr

Komisja Egzaminacyjna, działająca zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr, poz.), na podstawie wyniku egzaminu złożonego w dniu r. i protokołu nr stwierdza, że:

Pan (Pani)
 urodzony(a) dnia r. w,
 zatrudniony(a) w

.....
 spełnia wymagania kwalifikacyjne do wykonywania pracy na stanowisku:

.....
 (data) i miejsce wystawienia)

.....
 (podpis przewodniczącego
 komisji)
 (pieczęć imienna)

**CHARAKTERYSTYKA STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH
Z PROWADZENIEM RUCHU NA LINIACH KOLEJOWYCH
ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZDY KOLEJOWE
WRAZ Z OKREŚLENIEM WYMOGÓW ZDROWOTNYCH
DOTYCZĄCYCH KATEGORII WZROKU I SŁUCHU ORAZ TERMINÓW BADAŃ
OKRESOWYCH WYMAGANYCH NA TYCH STANOWISKACH**

Nr stanowiska pracy	Stanowisko (wykonywane czynności)	Charakterystyka stanowiska: określenie czynności, warunków i miejsca pracy z uwzględnieniem warunków szkodliwych lub uciążliwych	Kategoria wzroku	Kategoria słuchu	Terminy badań okresowych
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1	Dyżurny ruchu	Kierowanie ruchem pociągów na stacji i sąsiednich szlakach. Zarządzanie, nadzorowanie i wykonywanie innych czynności, związanych z ruchem pociągów i pracą manewrową stacji. Praca ciągła w systemie zmianowym w różnych warunkach atmosferycznych, w dużym napięciu uwagi. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu pociągów i życie pasażerów. Prowadzenie dokumentacji ruchowej	II	I	co 2 lata
2	Rewident wagonu	Sprawdzenie wagonów i pojazdów pod względem przydatności technicznej do ruchu. Sprawdzenie działania hamulców. Dokonywanie napraw bieżących. Praca wykonywana w wymuszonej pozycji ciała i zmiennych warunkach atmosferycznych. Możliwa praca na wysokości.	2	1	co 2 lata
3	Nastawniczy	Obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Sprawdzanie stanu i działania zwrotnic, wykolejnic i sygnałów. Prowadzenie dokumentacji ruchowej. Praca fizyczna na nastawniach wyposażonych w urządzenia mechaniczne. Praca w systemie zmianowym. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu pociągów. Praca ciągła w zmiennym rytmie dobowym.	II	I	co 2 lata
4	Zwrotniczy	Obsługa i utrzymanie zwrotnic i wykolejnic, nastawianie ręczne lub automatyczne. Praca w systemie zmianowym, w różnych warunkach atmosferycznych, w wymuszonej pozycji ciała.	II	I	co 2 lata
5	Kierownik pociągu	Praca wykonywana przed rozpoczęciem jazdy, podczas jazdy lub manewrów. Zarządzanie ruchem pociągu na szlaku. Praca w zmiennym rytmie dobowym. Duża odpowiedzialność. Narażenie na zmienne warunki atmosferyczne.	II	I	co 2 lata
6	Ustawiacz	Zestawianie i rozrządanie pociągów, obsługa punktów ładunkowych. Wykonywanie manewrów jedną lokomotywą i kierowanie pracą drużyny manewrowej. Praca w zmiennym rytmie dobowym, odpowiedzialna, przy dużym napięciu uwagi. Praca na wysokości przy sprawdzaniu stanu wagonów i przesyłek wagonowych.	I	I	1 raz w roku
7	Manewrowy	Rozłączanie i sprzęganie taboru, przestawianie zwrotnic nie obsługiwanych przez zwrotniczych, hamowanie manewrowanego taboru przy użyciu płozy, zabezpieczenie wagonów od zbiegnięcia oraz inne prace zleczone przez ustawiacza. Praca fizyczna w wymuszonej pozycji ciała. Praca na wysokości przy sprawdzaniu stanu wagonów i przesyłek wagonowych. Praca w systemie zmianowym. Narażenie na zmienne warunki atmosferyczne i hałas.	I	I	1 raz w roku
8	Automatyk urządzeń sterowania ruchem kole-	Utrzymanie, naprawa i montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Praca przy urządzeniach czynnych. Możliwość pracy na wysokości. Niebezpieczeństwo porażenia prądem	II	II	co 2 lata

	jowym				
9	Toromistrz	Organizowanie, kierowanie i nadzór nad robotami torowymi. Praca w narażeniu na czynniki atmosferyczne	II	I	do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – raz w ro-ku
10	Dróżnik przejazdowy	Obsługa urządzeń zabezpieczających przejazd. Osłanianie pociągów zatrzymywanych na szlaku. Konserwowanie i utrzymywanie przejazdu i nawierzchni kolejowej w granicach przejazdu. Praca w systemie zmianowym w różnych warunkach atmosferycznych. Praca odpowiedzialna, przy dużym napięciu uwagi.	II zawsze wg tabeli 2 w § 7 ust. 1 załącznika 8	I	co 2 lata
11	Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	Prowadzenie (pod nadzorem) i obsługa elektrycznego, spalinowego lub parowego pojazdu trakcyjnego. Przygotowanie pojazdu do pracy, usuwanie typowych uszkodzeń. Praca odpowiedzialna, wymagająca szczególnej sprawności psychicznej. Narażenie na stres, hałas, wibrację, niekorzystne warunki mikroklimatyczne. Praca wykonywana w różnych porach doby.	I	I	do 50 roku życia – co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w ro- ku
12	Maszynista pojazdu trakcyjnego	Prowadzenie i obsługa elektrycznego, spalinowego lub parowego pojazdu trakcyjnego. Przygotowanie pojazdu do pracy, usuwanie typowych uszkodzeń. Praca odpowiedzialna wymagająca szczególnej sprawności psychicznej. Narażenie na stres, hałas, wibrację i niekorzystne warunki mikroklimatyczne. Praca wykonywana w różnych porach doby.	I, a w przypadku maszynisty kolei dojazdowych – II	I	do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – raz w ro-ku
13	Kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM	Prowadzenie i obsługa lokomotywy spalinowej. Możliwość pracy w różnych porach doby, w narażeniu na stres, hałas, wibrację i czynniki atmosferyczne.	I	I	co 2 lata
14	Kierowca drezyny i wózka motorowego	Prowadzenie pojazdu szynowego na szlaku i po torach stacyjnych lub drogach. Konserwacja sprzętu. Możliwość pracy w różnych porach doby, w narażeniu na czynniki atmosferyczne.	I	I	co 2 lata
15	Maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych	Obsługa i prowadzenie maszyn do robót nawierzchni kolejowej. Przygotowanie maszyny do pracy, usuwanie typowych uszkodzeń. Praca odpowiedzialna w zmiennych warunkach atmosferycznych i zmiennym rytmie dobowym. Narażenie na stres, hałas, wibrację i pyły. Praca poza stałym miejscem zamieszkania.	I	I	do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – raz w ro-ku

**CHARAKTERYSTYKA STANOWISK BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH
Z PROWADZENIEM RUCHU NA LINIACH METRA ORAZ PROWADZĄCYCH
POJAZDY METRA WRAZ Z OKREŚLENIEM WYMOGÓW ZDROWOTNYCH
DOTYCZĄCYCH KATEGORII WZROKU I SŁUCHU ORAZ TERMINÓW
BADAŃ OKRESOWYCH WYMAGANYCH NA TYCH STANOWISKACH**

Nr stanowiska pracy	Stanowisko (wykonywane czynności)	Charakterystyka stanowiska: określenie czynności, warunków i miejsca pracy z uwzględnieniem warunków szkodliwych lub uciążliwych	Kategoria wzroku	Kategoria słuchu	Terminy badań okresowych
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1	Dyspozytor ruchu	Stały nadzór nad ruchem pojazdów na linii i ruchem pasażerów. Praca w systemie zmianowym; duża odpowiedzialność; duży dopływ informacji; obsługa monitorów; sztuczne oświetlenie.	II	I	do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – raz w ro-ku
2	Dyżurny ruchu i stacji	Obsługa ruchu pasażerskiego i pociągów metra. Praca zmianowa; duża odpowiedzialność; duży dopływ informacji; obsługa monitorów; sztuczne oświetlenie.	II	I	jak pod nr stanowiska 1
3	Maszynista taboru pasażerskiego	Obsługa pociągu metra. Praca w stresie; duża odpowiedzialność; duży dopływ informacji. Praca w systemie zmianowym, w wymuszonej pozycji, przy sztucznym oświetleniu; hałas. Zagrożenie spowodowane ruchem pociągów.	I	I	jak pod nr stanowiska 1
4	Maszynista pomocniczych pojazdów szynowych	Prowadzenie pomocniczych pojazdów szynowych (lokomotywa, drezyna) na linii metra i łącznicy. Praca w tunelu przy sztucznym oświetleniu; hałas; narażenie na urazy mechaniczne.	I	I	jak pod nr stanowiska 1

**ZASADY OCENY ZDOLNOŚCI FIZYCZNEJ I PSYCHICZNEJ
NA STANOWISKACH BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM RUCHU
NA LINIACH KOLEJOWYCH I LINIACH METRA ORAZ PROWADZĄCYCH POJAZ-
DY KOLEJOWE, A TAKŻE TRYB ORZEKANIA O TEJ ZDOLNOŚCI**

§ 1. Ocena zdolności fizycznych i psychicznych do pracy jest ustalana po przeprowadzeniu badań profilaktycznych lekarskich i psychologicznych, obejmujących:

- 1) badanie ogólne stanu zdrowia przeprowadzane przez lekarza uprawnionego,
- 2) badania specjalistyczne i pomocnicze zlecone przez lekarza uprawnionego, w tym obowiązkowe badanie okulistyczne i laryngologiczne,
- 3) badanie psychologicznej przydatności zawodowej.

§ 2. 1. Badania profilaktyczne pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe wykonują uprawnieni lekarze oraz komisje lekarskie.

2. Badania, o których mowa w ust. 1, wykonywane są na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę.

3. Skierowanie wydane oddzielnie dla każdego pracownika powinno zawierać:

- 1) określenie rodzaju badania profilaktycznego, jakie ma być wykonane,
- 2) w przypadku osób przyjmowanych do pracy lub pracowników przenoszonych na inne stanowiska pracy – określenie stanowiska pracy, na którym osoba ta ma być zatrudniona; w tym przypadku pracodawca może wskazać w skierowaniu dwa lub więcej stanowisk pracy, w kolejności odpowiadającej jego potrzebom,
- 3) określenie stanowiska pracy, na którym pracownik jest zatrudniony,
- 4) informacje o występujących na stanowiskach pracy, o których mowa w pkt 2 i 3, czynnikach szkodliwych dla zdrowia lub warunkach uciążliwych oraz aktualne wyniki badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia na tych stanowiskach.

§ 3. 1. Do oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników i wydawania orzeczeń o tej zdolności właściwi są uprawnieni lekarze i komisje lekarskie w placówkach Kolejowego Zakładu Medycyny Pracy oraz w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej.

2. Lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie okulistyki, zwani dalej lekarzami okulistami, oraz lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie laryngologii, zwani dalej lekarzami laryngologami, przeprowadzający specjalistyczne badania profilaktyczne pracowników zatrudnionych na stanowiskach wymienionych w § 2 ust. 1, powinni odbyć przeszkolenie w jednostkach organizacyjnych służby medycyny pracy PKP w zakresie czynników ryzyka zawodowego i szczególnych wymogów zdrowotnych w transporcie kolejowym oraz metodyki badań specjalistycznych.

3. Oceny psychologicznej przydatności zawodowej dokonują, na podstawie przeprowadzonych badań, psycholodzy przeszkoleni w jednostkach organizacyjnych służby medycyny pracy PKP w zakresie czynników ryzyka zawodowego i szczególnych wymogów sprawności psychicznych w transporcie kolejowym oraz metodyki badań psychologicznych.

§ 4. 1. Badania profilaktyczne dzielą się na:

- 1) wstępne,
- 2) okresowe,
- 3) kontrolne.

2. Badania wstępne przeprowadza się przed zatrudnieniem na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz przed podjęciem pracy na stanowisku związanym z prowadzeniem pojazdów szynowych, a także przed przeniesieniem do pracy na takie stanowisko.

3. Badania okresowe przeprowadza się u pracowników, którzy wymagają sprawdzenia i oceny stanu zdrowia, w terminach określonych w załączniku 6 do rozporządzenia. Lekarz uprawniony może wyznaczyć wcześniejszy termin badania okresowego w zależności od stanu zdrowia pracownika i warunków środowiska pracy. Wyznaczoną datę kolejnego badania okresowego lekarz wpisuje do zaświadczenia lekarskiego (załącznik 9).

4. Badania kontrolne przeprowadza się w następujących przypadkach:

- 1) niezdolności do pracy spowodowanej chorobą trwającą dłużej niż 30 dni,
- 2) spowodowania przez pracownika wypadku na linii kolejowej lub podejrzenia o spowodowanie wypadku,
- 3) kierowania pracownika na kurs, po którego ukończeniu ma on objąć stanowisko o wyższych wymagach zdrowotnych lub o innego rodzaju narażeniu zawodowym,
- 4) podejrzenia utraty przez pracownika zdolności do wykonywania pracy na dotychczasowym stanowisku,
- 5) powrotu pracownika do pracy na stanowisku po okresie przerwy trwającej dłużej niż 6 miesięcy,
- 6) przed rozwiązaniem stosunku pracy z pracownikiem, który pracował w warunkach szkodliwych dla zdrowia lub uciążliwych, albo przed przeniesieniem go z tego stanowiska na stanowisko, na którym warunki szkodliwe dla zdrowia lub uciążliwe nie występują,
- 7) w innych uzasadnionych przypadkach, o ile wynika to z odrębnych przepisów.

5. Badania kontrolne przeprowadzane są poza terminami wynikającymi z częstotliwości wykonywania badań okresowych. Badania te obejmują ogólne badanie stanu zdrowia, badania specjalistyczne i pomocnicze. Zakres badań specjalistycznych i pomocniczych, a także konieczność przeprowadzenia badania psychologicznej przydatności zawodowej, określa lekarz uprawniony, z zastrzeżeniem § 14 ust. 1 pkt 2.

§ 5. 1. Badania lekarskie pracowników przeprowadza lekarz uprawniony samodzielnie, uwzględniając wyniki badań specjalistycznych i pomocniczych oraz ocenę psychologicznej przydatności zawodowej ustaloną przez psychologa.

2. Badania, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się na podstawie:

- 1) skierowań, o których mowa w § 2 ust. 2,
- 2) wykazu i charakterystyki stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych, wymogów zdrowotnych w zakresie kategorii wzroku i słuchu oraz w terminach badań obowiązujących na tych stanowiskach (załączniki 6 i 7 do rozporządzenia),
- 3) innych przepisów, z których wynika potrzeba oceny zdolności fizycznej i psychicznej pracowników, a w szczególności dotyczących zatrudniania kobiet,
- 4) własnych spostrzeżeń lekarza uprawnionego z przeprowadzonych lustracji stanowisk pracy.

§ 6. 1. Przed rozpoczęciem badania lekarz uprawniony, lekarz specjalista oraz psycholog powinien:

- 1) sprawdzić tożsamość osoby skierowanej na badania,
- 2) upewnić się, czy pracownik nie zgłosił się do badania bezpośrednio po nocnej zmianie, w stanie uniemożliwiającym dokładne ustalenie przydatności do pracy; w takim przypadku należy odmówić przeprowadzenia badania i ustalić nowy termin,
- 3) w razie stwierdzenia u pracownika objawów ostrego schorzenia – wyznaczyć nowy termin badania.

2. Badania psychologicznej przydatności zawodowej wykonuje się przed innymi badaniami wchodzącymi w zakres badań lekarskich pracowników, w terminach określonych w ust. 3.

3. Badania psychologicznej przydatności zawodowej pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzących pojazdy kolejowe przeprowadza się:

- 1) przy każdym badaniu wstępnym,
- 2) co 4 lata w ramach badań okresowych,
- 3) co 2 lata w ramach badań okresowych u pracowników powyżej 50 roku życia zatrudnionych na stanowiskach:
 - a) toromistrza, maszynisty pojazdu trakcyjnego, pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego, maszynisty wieloczynnościowych i ciężkich
 - b) maszyn do robót budowlanych – wyszczególnionych w załączniku 6 do rozporządzenia,
 - c) dyspozytora ruchu, dyżurnego ruchu i stacji, maszynisty taboru pasażerskiego, maszynisty pomocniczych pojazdów szynowych – wyszczególnionych w załączniku 7 do rozporządzenia,
- 4) w ramach badania kontrolnego, jeżeli lekarz przeprowadzający badanie uzna to za niezbędne do wydania orzeczenia, w przypadku, o którym mowa w § 4 ust. 4 pkt 2.

4. W ramach badań pomocniczych należy rutynowo wykonać morfologię krwi, OB, badanie ogólne moczu, poziom glikemii na czczo, rentgen klatki piersiowej i elektrokardiogram.

5. Wyniki badań laboratoryjnych, z wyjątkiem badania poziomu glikemii na czczo, uznaje się za miarodajne, jeżeli od ich wykonania minęło nie więcej niż 6 miesięcy, a w przypadku badań radiologicznych nie więcej niż 24 miesiące, jeżeli nie zachodzą okoliczności uzasadniające ponowne ich wykonanie.

§ 7. 1. Badanie układu wzrokowego przeprowadza lekarz okulista, który określa kategorię wzroku pracownika na podstawie wyników badania, stosując tabele 1 i 2 oraz uwagi metodyczne.

Tabela 1

Pracownicy o stażu pracy poniżej 2,5 roku na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz prowadzący pojazdy kolejowe		
Ostrość wzroku	I	II
Bez korekcji	0,8/0,8	0,8/0,6
Z korekcją	–	–
Korekcja	–	–
Barwy	prawidłowe	prawidłowe

Tabela 2

Pracownicy o stażu pracy co najmniej 2,5-letnim na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz prowadzący pojazdy kolejowe		
Ostrość wzroku	I	II
Bez korekcji	0,5/0,5 lub 0,7/0,3	0,4/0,2
Z korekcją	1,0/0,5 lub 0,8/0,8	0,8/0,6
Korekcja	+/-3,0 D sph	+/-3,0 D sph
	+/-2,0 D cyl	+/-2,0 D cyl
Barwy	prawidłowe	prawidłowe

Uwagi metodyczne

- Zez, oczopląs i wszczepienie soczewek wewnątrzgałkowych wyklucza zakwalifikowanie do I i II kategorii wzroku.
- Brak widzenia stereoskopowego dyskwalifikuje do pracy na wysokości.
- Zmiany w polu widzenia nie zezwalają na zakwalifikowanie do I kategorii wzroku. Obwodowe ubytki w polu widzenia nieprzekraczające 20 stopni w każdym oku pozwalają przyznać II kategorię wzroku po wykluczeniu czynnego procesu chorobowego.
- Wyniki badań, rozpoznanie oraz ewentualną konieczność pracy w szklach korekcyjnych należy wpisać do dokumentacji medycznej indywidualnej wewnętrznej pracownika oraz do zaświadczenia lekarskiego.

2. Jeżeli kategorie wzroku zostały określone w szklach okularowych lub soczewkach kontaktowych, pracownik jest zobowiązany do używania wymaganej korekcji w czasie pracy oraz do posiadania szkieł zapasowych, a także zgłaszania się na badania profilaktyczne w tych szklach (soczewkach).

§ 8. Badanie narządu słuchu i równowagi pracownika przeprowadza lekarz laryngolog, który określa kategorię słuchu według norm zawartych w tabeli 3, uwzględniając wynik badania audiometrycznego.

Tabela 3

Kategoria słuchu	Pracownicy o stażu pracy poniżej 2,5 roku na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz prowadzący pojazdy kolejowe	Pracownicy o stażu pracy co najmniej 2,5-letnim na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz prowadzący pojazdy kolejowe
I	Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 5 m	Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 2 m

§ 9. 1. Badanie psychologicznej przydatności zawodowej przeprowadza psycholog, uwzględniając czynniki ryzyka zawodowego i szczególne wymogi sprawności psychicznych w transporcie kolejowym oraz metodykę badań psychologicznych.

2. Badania powypadkowe wykonywane są w Pracowni Psychologii Transportu Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej.

§ 10. 1. Przy ocenie zdolności fizycznej i psychicznej do pracy pracownika zatrudnionego na danym stanowisku dłużej niż 5 lat lekarz uprawniony uwzględnia stopień przystosowania zawodowego.

2. Przy ocenie zdolności do pracy pracownika, któremu pracodawca powierza wykonywanie dodatkowych czynności, dla których przepisy określają wyższe wymogi zdrowotne, należy uwzględnić wymogi zdrowotne przewidziane dla tych czynności.

§ 11. 1. Do pracy na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych i liniach metra oraz z prowadzeniem pojazdów szynowych są zdolne osoby, jeżeli:

- 1) w wyniku badania ogólnego stanu zdrowia, z uwzględnieniem wyników badań specjalistycznych i pomocniczych, nie stwierdzono istotnych zmian chorobowych ani nieprawidłowości lub stwierdzone zmiany w nieznacznym stopniu ograniczają sprawność ustroju, lecz nie powodują niezdolności do wykonywania czynności na danym stanowisku pracy,
- 2) spełniają wymogi odnośnie do kategorii wzroku i słuchu określone w § 7 i 8,
- 3) uzyskali pozytywną ocenę psychologicznej przydatności zawodowej.

§ 12. 1. W wyniku badania lekarskiego (badania ogólnego stanu zdrowia, badań specjalistycznych i pomocniczych) oraz badania psychologicznej przydatności zawodowej lekarz uprawniony wydaje orzeczenie stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na określonym stanowisku pracy lub istnienie takich przeciwwskazań.

2. Orzeczenie, o którym mowa w ust. 1, lekarz uprawniony wpisuje do zaświadczenia lekarskiego (załącznik 9 lub 10) oraz do dokumentacji indywidualnej wewnętrznej pracownika.

3. Zaświadczenie lekarskie, o którym mowa w ust. 2, jest wystawiane w 2 egzemplarzach – dla pracownika i dla pracodawcy.

4. Rejestr wydanych zaświadczeń należy prowadzić oddzielnie dla każdego pracodawcy (zakładu pracy).

§ 13. 1. Pracownik lub pracodawca, który nie zgadza się z orzeczeniem wydanym przez lekarza uprawnionego może, z zastrzeżeniem § 14 ust. 2 wystąpić w ciągu 7 dni od dnia wydania zaświadczenia lekarskiego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania. Wniosek składa się do lekarza, który to zaświadczenie wydał.

2. Ponowne badanie powinno być przeprowadzone w terminie 14 dni od dnia złożenia wniosku przez:

- 1) komisje lekarskie w kolejowych poradniach medycyny pracy – dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzeniem pojazdów szynowych na tych liniach,
- 2) wojewódzkie ośrodki medycyny pracy – dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach metra oraz prowadzeniem pojazdów szynowych metra.

3. Orzeczenie wydane w trybie odwoławczym określonym w ust. 1 i 2 jest ostateczne.

§ 14. 1. Komisje lekarskie w kolejowych poradniach medycyny pracy są powołane do:

- 1) orzekania o zdolności do pracy w przypadku odwołania od orzeczenia lekarza uprawnionego,

2) przeprowadzani badań kontrolnych w przypadku, o którym mowa w § 4 ust. 4 pkt 2.

2. Komisja lekarska w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej orzeka w trybie odwoławczym od orzeczeń wydanych przez komisje lekarskie w kolejowych poradniach medycyny pracy, o których mowa w ust. 1 pkt 2.

3. W skład komisji orzekającej w trybie odwoławczym nie może wchodzić lekarz, który wydał orzeczenie, od którego rozpatrywane jest odwołanie.

4. Komisja lekarska może wystąpić do pracodawcy badanego pracownika o udostępnienie akt dochodzeniowych (akt powypadkowych) i informacji przydatnych do pracy komisji, a także zaprosić przedstawiciela pracodawcy do udziału w pracach komisji.

5. Przedstawiciel pracodawcy badanego pracownika nie bierze udziału w badaniu lekarskim i nie może być przy nim obecny. Powinien on scharakteryzować warunki środowiska pracy badanego, sposób wykonywania czynności zawodowych i szczególne wymagania sprawnościowe na stanowisku pracy badanego.

(pieczęć jednostki organizacyjnej
służby medycyny pracy)

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE

W wyniku badania lekarskiego i oceny psychologicznej przydatności zawodowej orzeka się, że:
Pan(i)

urodzony(a) r. W

zamieszkały(a)

(adres zamieszkania)

nr dowodu tożsamości

zatrudniony(a)*, przyjmowany(a) do pracy* w.....

(nazwa pracodawcy – zakładu pracy)

stanowisko pracy

1) wobec braku przeciwwskazań zdrowotnych jest zdolny(a) do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku*

– data następnego badania okresowego

2) wobec przeciwwskazań zdrowotnych jest niezdolny(a) do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku*.....

3) wobec przeciwwskazań zdrowotnych utracił(a) zdolność do wykonywania dotychczasowej pracy z dniem*

UWAGI LEKARZA:

.....
.....

..... dnia

.....
(pieczęć i podpis uprawnionego lekarza
(lub komisji lekarskiej))

* Niepotrzebne skreślić.

POUCZENIE:

Osoba zainteresowana i pracodawca otrzymujący zaświadczenie lekarskie – w przypadku zastrzeżeń co do treści tego zaświadczenia – może wystąpić w ciągu 7 dni od daty otrzymania zaświadczenia do właściwej terenowo kolejowej poradni medycyny pracy z wnioskiem o ponowne badanie lekarskie i wydanie zaświadczenia. W przypadku badania powypadkowego wnioszek o po-

nowne badanie lekarskie i wydanie zaświadczenia należy skierować do Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej za pośrednictwem komisji lekarskiej, która wydała zaświadczenie. W przypadku pracownika metra – do wojewódzkiego ośrodka medycyny pracy. Wniosek składa się za pośrednictwem lekarza, który wydał zaświadczenie.

(pieczęć komisji lekarskiej)

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE
(wydane w trybie odwoławczym)

W wyniku ponownego badania lekarskiego oraz oceny psychologicznej przydatności zawodowej orzeka się, że:

Pan(i)

urodzony(a) r. W

zamieszkały(a)

(adres zamieszkania)

nr dowodu tożsamości

zatrudniony(a)*, przyjmowany(a) do pracy* w.....

(nazwa pracodawcy – zakładu pracy)

stanowisko pracy

1) wobec braku przeciwwskazań zdrowotnych jest zdolny(a) do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku*

– data następnego badania okresowego

2) wobec przeciwwskazań zdrowotnych jest niezdolny(a) do wykonywania pracy na wyżej wymienionym stanowisku*.....

3) wobec przeciwwskazań zdrowotnych utracił(a) zdolność do wykonywania dotychczasowej pracy z dniem*

UWAGI LEKARZA:

.....
.....

..... dnia

(pieczęć i podpisy
członków komisji lekarskiej)

* Niepotrzebne skreślić.

POUCZENIE.

Od niniejszego zaświadczenia odwołanie nie przysługuje.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe, a także zasady oceny ich zdolności fizycznych i psychicznych, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności, jest realizacją delegacji ustawowej zawartej w art. 22 ust. 2 pkt ustawy z dnia r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr, poz.). Na mocy tej delegacji minister właściwy do spraw transportu zobowiązany został do określenia wykazu stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, osób prowadzących pojazdy kolejowe i metra, warunków i sposobu określania zdolności fizycznych i psychicznych osób wykonujących te czynności oraz tryb orzekania o tych zdolnościach.

Projekt rozporządzenia ma na celu:

- 1) sporządzenie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na liniach kolejowych i metra oraz prowadzących pojazdy kolejowe i metra;
- 2) określenie wymagań kwalifikacyjnych i przygotowania zawodowego dla każdego stanowiska pracy;
- 3) sposób stwierdzania i dokumentowania kwalifikacji pracowników i ich weryfikacji w trakcie pracy;
- 4) określenie składu komisji egzaminacyjnej oraz wymagań kwalifikacyjnych w odniesieniu do przewodniczącego i członków komisji w zależności od rodzaju stanowisk, na jakie przygotowywane osoby egzaminowane;
- 5) określenie zasad oceny, wymagań i trybu orzekania o zdolności fizycznej i psychicznej;
- 6) określenie terminów badań okresowych.

Wzorem kolei europejskich, wprowadzono szkolenie i doskonalenie zawodowe dla pracowników prowadzących pojazdy kolejowe ćwiczenia na symulatorze jazdy pojazdu trakcyjnego, pozwalające na wywołanie i utrwalenie właściwych reakcji w różnych sytuacjach, mogących wydarzyć się w czasie prowadzenia rzeczywistego pojazdu kolejowego.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY
z dnia**

w sprawie zasad oraz warunków korzystania z infrastruktury kolejowej

(Dz. U. z dnia.....)

Na podstawie art. 34 ustawy z dnia r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr,
zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki dostępu i zasady korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej,
- 2) szczegółowe zasady składania, rozpatrywania wniosków,
- 3) rodzaj usług, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy,
- 4) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z przyznanych tras infrastruktury kolejowej oraz tryb ich ogłaszania,
- 5) zakres spraw, które w szczególności wymagają uregulowania umową, o której mowa w art. 31 ustawy,
- 6) zasady opracowania i zakres regulaminu,
- 7) zasady współdziałania zarządców infrastruktury w zakresie, o którym mowa w pkt. 1, 2 i 3, jeśli zarządzana przez nich infrastruktura umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów.

§ 2. 1. W celu uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej w drodze umowy przewoźnik kolejowy, zwany dalej "przewoźnikiem", powinien zwrócić się do właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej, zwanym dalej "zarządcą".

2. Przez "przyznanie tras" należy rozumieć przydzielenie w rozkładzie jazdy pociągów zdolności przelotowej linii kolejowych, niezbędnej do przejazdu pociągu w określonym czasie, pomiędzy dwoma stacjami.

3. Przewoźnik składa wniosek, o którym mowa w ust. 1, zgodnie z opracowanym i ogłoszonym przez właściwy zarząd kolei regulaminem przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych, zwanym dalej "regulaminem", dotyczącym linii kolejowych zarządzanych przez ten zarząd kolei.

4. Korzystanie przez przewoźnika z dostępu do infrastruktury kolejowej odbywa się na podstawie umowy o korzystanie z tras przyznanych przez zarządcę, zwanej dalej "umową", zawartej przez przewoźnika z właściwym zarządem kolei.

§ 3. Przyznanie przewoźnikowi tras w rozkładzie jazdy oraz przejazd pociągów w ramach udostępnionej infrastruktury, odbywa się zgodnie z ustaleniami wynikającymi z koordynacji rozkładów jazdy oraz przy uwzględnieniu możliwości eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej.

§ 4. 1. Wniosek, o którym mowa w § 1 ust. 1, powinien być złożony przez przewoźnika najpóźniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy.

2. Przewoźnik obowiązany jest podać we wniosku:

- 1) oznaczenie zarządu kolei, do którego wniosek jest skierowany,
- 2) firmę, siedzibę (adres) wnioskodawcy,
- 3) trasy, o których udostępnienie występuje wnioskodawca,
- 4) infrastrukturę z , której zamierza korzystać
- 5) okres, na jaki trasy mają być udostępnione,
- 6) rodzaj przewozów, które wnioskodawca zamierza wykonywać, a w przypadku przewozów towarowych - także określenie rodzaju ładunków, w tym zwłaszcza ładunków niebezpiecznych, ponad gabarytowych, z przekroczoną skrajnią i wyjątkowo ciężkich oraz jednostek ładunkowych transportu intermodalnego,
- 7) inne informacje określone w regulaminie, związane ze specyfiką danej trasy kolejowej oraz rodzajem przewozów wykonywanych przez przewoźnika.

3. Zarządca potwierdza złożenie wniosku, wpisując na jego oryginale oraz kopii datę i godzinę jego przyjęcia. Potwierdzoną kopię wniosku zatrzymuje wnioskodawca.

4. W razie konieczności dokonania we wniosku zmian lub uzupełnień zarządca powiadamia o tym przewoźnika w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku i wyznacza termin dokonania tych zmian lub uzupełnień.

5. Wnioski rozpatrywane są przez zarządcę według kolejności ich złożenia.

6. Zarządcę powiadamia przewoźnika o możliwości uwzględnienia wniosku w całości lub w części, w terminie 30 dni od daty złożenia wniosku.

7. Zarządcę powiadamia przewoźnika o ujęciu przyznaných tras w rozkładzie jazdy najpóźniej na 3 miesiące przed dniem wejścia w życie tego rozkładu jazdy.

§ 5. 1. Zarządca jest obowiązany opracować regulamin w sposób zapobiegający przypadkom dyskryminacji przy rozpatrywaniu wniosków oraz służący konkurencji w świadczeniu usług przewozowych.

2. W regulaminie , poza informacjami, o których mowa w art.32 ustawy z dnia o transporcie kolejowym właściwy zarządca określa :

1) szczegółowe wymagania ,terminy i harmonogram składania oraz rozpatrywania wniosków,

2) wymagania i warunki dotyczące taboru, personelu i organizacji przewozów przewoźników składających wnioski,

3) rodzaje usług i warunki ich wykonywania, w ramach udostępnionej infrastruktury kolejowej,

4) warunki udostępniania tras, dotyczące w szczególności:

a) priorytetów przy przyznawaniu tras, wynikających:

b) korzystania ze specjalistycznych urządzeń infrastruktury,

c) trybu postępowania w przypadku braku zdolności przelotowej linii kolejowej, koniecznej do uwzględnienia wszystkich potrzeb zgłoszonych we wniosku,

5) warunki i sposoby korzystania przez przewoźników z infrastruktury kolejowej, dotyczące:

a) udostępniania przewoźnikowi opisu warunków i parametrów technicznych poszczególnych linii kolejowych i innych obiektów infrastruktury,

b) udostępniania przewoźnikowi wprowadzonych przez zarząd kolei instrukcji i innych regulaminów,

- c) udostępniania przewoźnikowi przez zarządcę budynków, budowli i urządzeń koniecznych do wykonania przewozów,
- d) informowania przewoźników o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których przyznano trasy, w tym o ograniczeniach z tytułu robót kolejowych, wprowadzanych ograniczeniach prędkości, działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
- e) postępowania pracowników przewoźnika i zarządu kolei w czasie wykonywania pracy związanej z realizacją zawartej umowy,
- f) informacji, jakie przewoźnik jest obowiązany przekazywać zarządowi kolei przed, w czasie i po zakończeniu przewozu,
- g) trybu i warunków dokonywania - na wniosek przewoźnika - zmian w obowiązującym rozkładzie jazdy,
 - 6) specjalne warunki i tryb postępowania zarządcę w przypadku podjęcia działań zmierzających do zwiększenia zdolności przelotowej linii kolejowych,
 - 7) ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej,
 - 8) wzór umowy,
 - 9) specyficzne wymaganie dla tras udostępnianych przez zarząd kolei.

3. Regulamin powinien być ogłoszony przez zarządcę i powszechnie udostępniony dla przewoźników najpóźniej na 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy, którego dotyczą składane wnioski.

§ 6. 1. Umowa powinna być zawarta na piśmie i zawierać w szczególności:

- 1) określenie przedmiotu umowy, w tym tras pociągów przyznaczonych przewoźnikowi,
 - 2) określenie stron umowy,
 - 3) szczegółowe prawa i obowiązki stron umowy,
 - 4) określenie osób i jednostek organizacyjnych wyznaczonych do współpracy pomiędzy stronami, wraz z określeniem ich uprawnień,
 - 5) zakres odpowiedzialności stron umowy,
 - 6) wielkość, terminy i sposób uiszczania opłat,
 - 7) określenie dokumentów niezbędnych dla właściwej realizacji umowy,
 - 8) zasady i tryb postępowania w przypadku wystąpienia przeszkód w prowadzeniu ruchu na liniach kolejowych i w sytuacjach awaryjnych,
 - 9) sposoby rozstrzygania sporów i wypowiedzenia umowy.
2. Do umowy załącza się wykresy ruchu na liniach kolejowych, na których zostały przewoźnikowi przyznane trasy.
3. Umowę zawiera się na okres równy terminowi obowiązywania rozkładu jazdy, z zastrzeżeniem Art.30 ust. 1 oraz Art. 31 ust 2,3i 4 ustawy z dnia o transporcie kolejowym

§ 7. 1. Zarządca zapewnia przewoźnikowi w szczególności obsługę w zakresie wymienionym art. 32 ust 10 ustawy z dnia o transporcie kolejowym:

2. Na wniosek przewoźnika zarządca powinien również zapewnić dostęp do:
- 1) urządzeń zasilania w prąd trakcyjny,
 - 2) urządzeń zaopatrzenia w paliwo,
 - 3) stacji pasażerskich wraz z budynkami i innymi urządzeniami,
 - 4) terminali towarowych i ich urządzeń,
 - 5) stacji rozrządowych i ich urządzeń,
 - 6) torów stacyjnych przewidzianych do formowania lub zmian zestawienia składu pociągów,
 - 7) torów postojowych wraz z budynkami i urządzeniami do obsługi składów,

8) innych urządzeń technicznych.

3. Na wniosek przewoźnika zarządca zapewnia wykonanie następujących usług, o ile możliwość taką przewiduje regulamin:

- 1) zasilanie prądem trakcyjnym,
- 2) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,
- 3) dostawę paliwa, prace manewrowe i wszystkie inne usługi związane z dostępem do obsługi urządzeń zaangażowanych do uruchomienia i przejazdu pociągu,
- 4) sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych ,
- 5) ochronę pociągu,
- 6) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych .

4. Na wniosek przewoźnika zarządca może zapewnić:

- 1) udostępnienie sieci telekomunikacyjnej,
- 2) uzupełniające informacje przewozowe,
- 3) kontrolę techniczną taboru,
- 4) inne usługi związane z udostępnianiem infrastruktury
- 5) w sytuacjach nadzwyczajnych, w szczególności poprzez stosowanie

§ 8. 1. Zarządca pobiera opłaty za udostępnienie infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym,

2. opłata za udostępnienie, o której mowa w § 1 stanowi sumę opłaty podstawowej za czynności, o których mowa w § 7 ust 1 oraz opłat dodatkowych za wykonanie czynności, o których mowa w § 7 ust 2-4

3. opłata podstawowa jest sumą iloczynów liczby pociągo-kilometrów i stawek jednostkowych ustalonych dla kategorii linii, po których pociąg będzie przejeżdżał zgodnie z trasą przyznaną przez właściwego zarządcę.

4. zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości odrębnie dla przewozu osób i przewozu ładunków, wysokość i rodzaj stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych,

5. zarządca pobiera opłaty tylko za przejazd liniami kolejowymi, którymi zarządza.

§ 9. 1. Kategorie linii, o których mowa w §8 ust. 3 dla ruchu pasażerskiego zarządcy ustala samodzielnie różnicując je wg określonych przedziałów dopuszczalnej prędkości.

2. W ramach poszczególnych kategorii linii zarządcy określą stawki różnicując je tak, aby stawki za przejazd pociągu obsługującego przewozy kwalifikowane uwzględniały wyższe, ze względu na szczególne wymagania, koszty eksploatacji i utrzymania udostępnianej infrastruktury dla tych pociągów.

3. Dla pociągów:

1/ dla których przewoźnik nie będzie żądał dotrzymania wymagań w zakresie pory i czasu przejazdu,

2/ o identycznych prędkościach, relacjach czasach przejazdu i miejscach zatrzymania, jeśli są to co najmniej trzy kolejne pociągi w rozkładzie, zarządcy mogą stosować stawki obniżone pod warunkiem podania zasad ich obliczania do publicznej wiadomości.

4. Opłaty podstawowe i dodatkowe dla ruchu pasażerskiego powinny być skalkulowane w sposób zapewniający pokrycie kosztów ponoszonych przez zarządcę, z tytułu prowadzenia tej części działalności z uwzględnieniem marży zysku.

§ 10. 1. Kategorie linii, o których mowa w §8, ust.3, dla ruchu towarowego zarządcy infrastruktury ustalają różnicując je wg samodzielnie określonych przedziałów dopuszczalnych nacisków osi na szynę.

2. Dla poszczególnych kategorii linii, zarządcy infrastruktury określają stawki jednostkowe różnicujące je w zależności od ciężaru pociągu.
3. Opłaty podstawowe i dodatkowe powinny być skalkulowane w sposób zapewniający pokrycie kosztów ponoszonych przez zarządcę z tytułu prowadzenia tej części działalności z uwzględnieniem marży zysku
4. Jeżeli przewoźnik kolejowy nie będzie żądał dotrzymania wymagań w zakresie pory i czasu przejazdu a także trasy jego przejazdu między określonymi przez niego stacjami, zarządcy infrastruktury mogą stosować stawki obniżone, pod warunkiem podania zasad i ich obliczenia do publicznej wiadomości.

§ 11. 1. Opłaty dodatkowe stanowią należność wyliczoną przez zarządcę infrastruktury wg indywidualnych kalkulacji w ramach zawartej umowy z przewoźnikiem kolejowym za czynności dodatkowe określone w §7 ust 2-4.

2. W opłatach dodatkowych zarządca infrastruktury może uwzględnić pozycje obejmujące:

- 1/ obsługę złożonego wniosku przez przewoźnika kolejowego,
- 2/ wydanie na indywidualne zamówienia wykresów tras przyznanych przewoźnikom,
- 3/ skutki rezygnacji z zamawianej trasy,
- 4/ wykonanie na specjalne zamówienie przewoźnika kolejowego innych usług niż wymienione w §7 ust.1-3 rozporządzenia

§ 12. Zarządca infrastruktury obowiązany jest :

1. Naliczać podatek od towarów i usług od opłaty za udostępnianie linii kolejowych wg zasad określonych w odrębnych przepisach.
2. Prowadzić ewidencję kosztów w sposób umożliwiający wyodrębnienie kosztów dla kwalifikowanych i pozostałych przewozów pociągów osobowych oraz towarowych z wyodrębnieniem kosztów wg kategorii linii i rodzajów pociągów.
3. Nie częściej niż raz w roku opracowywać projekty zmian opłat, i wprowadzać je w życie.
4. Informować organ, któremu powierzono funkcje Urzędu Transportu Kolejowego o zaistnieniu uzasadnionych przyczyn uniemożliwiających spełnienie wymagań, o których jest mowa w ust. 1-3, wnioskując sposób uregulowania.

§ 13. Dla właściwej realizacji umowy zarządcy infrastruktury i przewoźnicy obowiązani do współdziałania, w zakresie:

2. standardów technicznych,
3. wzajemnego informowania się o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach, mających wpływ na wykonanie umowy.,
4. w sytuacjach nadzwyczajnych, w szczególności poprzez stosowanie wspólnie ustalonych sposobów postępowania przy usuwaniu szkód oraz ustalanie zakresu odpowiedzialności stron za szkodę.

§ 14. Zarządy kolei, których linie kolejowe łączą się, zawierają między sobą umowy dwustronne lub wielostronne, określające zasady ich współpracy dotyczące udostępniania linii kolejowych przewoźnikom, w szczególności w zakresie:

- 1) wspólnej reprezentacji wobec przewoźników,
- 2) wskazania punktów styku linii kolejowych,
- 3) wskazania osób i jednostek organizacyjnych wyznaczonych do współpracy,
- 4) sposobu korzystania z budynków, budowli i urządzeń,
- 5) współdziałania organizacyjno-technicznego,
- 6) uzgadniania rozkładu jazdy dla wykonywania przejazdów po liniach kolejowych współdziałających zarządów kolei,
- 7) wymagań w zakresie warunków prowadzenia ruchu pociągów,

8) obowiązków w zakresie utrzymania sprawności eksploatacyjnej odcinków linii kolejowych przylegających do punktów styku,

9) sposobu działania w sytuacjach wyjątkowych i w szczególnie trudnych warunkach, w tym wskazania trybu wyjaśniania przyczyn zdarzeń i wypadków kolejowych, ich skutków finansowych oraz sposobów prowadzenia związanej z tym dokumentacji,

10) współdziałania w obsłudze przewoźników organizujących przejazd pociągów na liniach różnych zarządów kolei oraz sposobu rozliczeń finansowych z tego tytułu,

11) trybu rozstrzygnięcia sporów.

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

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji wynikające z art. 34 ustawy z dnia, o transporcie kolejowym

Przedmiotem projektowanego rozporządzenia są zasady udostępniania infrastruktury kolejowej oraz korzystanie z niej przez przewoźników kolejowych.

Regulacje ujęte w rozporządzeniu dotyczą:

- warunków dostępu i zasad korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej,
- składania i rozpatrywania wniosków,
- usług świadczonych przez zarządcę kolei, w ramach udostępniania tras,
- opłat za korzystanie z przyznanых tras,
- zakresu umowy o korzystanie z tras,
- zakresu regulaminu przyznawania i korzystania z tras,
- umów o korzystanie z tras zawieranych pomiędzy zarządcą i przewoźnikiem,
- wzajemnej współpracy różnych zarządców infrastruktury kolejowej.

Konieczność uregulowania ww. spraw wynika z:

- art.34 projektowanej ustawy o transporcie kolejowym,
- potrzeby uporządkowania stosunków na rozwijającym się rynku drogi kolejowej (wydano już 35 koncesji),
- dostosowania polskich regulacji prawnych w tym zakresie do prawa UE (w szczególności dyrektywy 2001/14/UE).

Rozporządzenie zastąpi dwa niespójne (i nie do końca dostosowane do prawa Wspólnoty) rozporządzenia:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2001r. w sprawie szczegółowych zasad udostępniania linii kolejowych oraz współdziałania zarządów kolei między sobą i z przewoźnikami kolejowymi,
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 sierpnia 1998r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania opłat za udostępnianie linii kolejowych.

Projektowane rozporządzenie formułuje dwa warunki uzyskania przez licencjonowanego przewoźnika dostępu do linii kolejowych, to jest złożenie odpowiedniego wniosku oraz zawarcie umowy z zarządcą infrastruktury kolejowej. Projektowane rozporządzenie wyznacza termin 30 dni na rozpatrzenie wniosku.

Rozporządzenie nakłada na przewoźnika kolejowego obowiązek złożenia „ Wniosku o przyznaniu tras”. Jego adresatem jest zarząd kolei. Wprowadzona zostaje zasada pierwszeństwa rozpatrywania wniosku przyjętego z wcześniejszą datą, co stanowi dla zarządu kolei wskazówką dotyczącą rozstrzygnięcia możliwych konfliktów interesów różnych przewoźników.

Wniosek musi mieć formę pisemną. Rozporządzenie określa jego minimalną treść, wspólną dla wszystkich zarządów i termin jego rozpatrzenia. Nie określa jednak zamkniętego wykazu

informacji, które powinien zawierać wniosek, ponieważ każdy z poszczególnych zarządców kolei może mieć własne wymagania, wynikające z charakterystycznych dla siebie cech. Konieczne będzie więc określenie przez każdy zarząd spraw specyficznych dla danego zarządu w „Regulaminie przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych.

Wniosek o wymaganej treści umożliwia zarządowi kolei ustalenie, w jakim zakresie możliwe jest jego pozytywne załatwienie, ponieważ zawiera niezbędne informacje dotyczące sposobu wykorzystania przez przewoźnika udostępnianej linii i konfrontuje jego oczekiwania w tym zakresie z możliwościami zarządu kolei. Jeżeli jednak w ocenie zarządu kolei wniosek wymaga uzupełnień, ma on obowiązek w ciągu 7 dni zawiadomić o tym wnioskodawcę. W następstwie rozpatrzenia wniosku przewoźnik i zarząd kolei mogą zawrzeć umowę o korzystanie z tras, przyznanych przez zarząd kolei.

Projektowane rozporządzenie precyzuje podstawowe elementy umowy o korzystanie z tras przyznanych przez zarząd kolei. Należą do nich uzgodnione pomiędzy stronami elementy wniosku o udostępnienie linii oraz istotne kwestie dotyczące współpracy zarządców kolei między sobą oraz zarządców kolei z przewoźnikami, w tym w szczególności wskazanie osób i jednostek organizacyjnych właściwych do współpracy pomiędzy stronami, wskazanie przez zarząd kolei dokumentów zawierających zasady wykonywania przejazdów i przewozów oraz procedur, do stosowania których strony zobowiązują się w przypadku zakłóceń w przejazdach, sytuacji nadzwyczajnych i awaryjnych, określenie należności, trybu rozstrzygania sporów pomiędzy stronami oraz wypowiedzenia umowy.

Zarząd kolei jest obowiązany do dołączenia wzorów standardowej umowy do „Regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych.

Trasy na liniach kolejowych zarządu kolei ustalane są w rozkładzie jazdy sporządzanym na podstawie wniosków (zamówień) składanych przez przewoźników kolejowych, z uwzględnieniem możliwości eksploatacyjnych zarządu kolei. Wykresy ruchu na liniach kolejowych, na których przyznano trasy powinny stanowić załącznik do umowy.

Stosownie do delegacji zawartej w projekcie ustawy uszczegółowiono zasady udostępniania tras.

Przyjęto ustawowy wymóg, iż opłaty powinny być zależne od kategorii linii i rodzaju pociągów (art. 33 projektu ustawy).

Rozporządzenie wprowadza natomiast obowiązek różnicowania kategorii linii zależnie od:

- dopuszczalnej prędkości w ruchu pasażerskim
- dopuszczalnego nacisku osi na szyny w ruchu towarowym.

Różnicowanie rodzajów pociągów będzie dokonywane w zależności od:

- tego, czy są to pociągi pasażerskie kwalifikowane, czy zwyczajne (definicje w projekcie ustawy),
- ciężaru pociągów w ruchu towarowym.

Poza utrzymaniem formuły kosztowej (wynikającej z projektu ustawy) pozostawiono zarządcy pozostawiono stosunkowi dużą swobodę kształtowania stawek podstawowych jak i dodatkowych.

W sytuacji słabo rozpoznanego rynku drogi kolejowej (z uwagi na to, że jest to rynek dopiero powstający), uznano bowiem cenową nadregulację za niewłaściwą.

Realizując zasadę równego dostępu do linii kolejowych, zarząd kolei ma obowiązek opublikowania „Regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych”, dotyczącego w jednostkowym stopniu wszystkich przewoźników.

Projektowane rozporządzenie wymienia szczególnie ważne wspólne obowiązki zarządców kolei i przewoźników kolejowych, jak i obowiązki specyficzne dla tych podmiotów. Do obowiązków wspólnych należą: obowiązek należytej staranności w zakresie ich działania, wzajemnego uwzględniania interesów, wzajemnego zawiadamiania w trybie pilnym o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach mających wpływ na wykonanie umowy oraz współdziałania w sytuacjach nadzwyczajnych, w szczególności przez stosowanie ustalonych sposobów postępowania, przy usuwaniu szkód oraz ustalaniu zakresu odpowiedzialności stron za szkodę i rozliczaniu roszczeń.

Zgodnie z projektem, zarząd kolei jest obowiązany do zapewnienia przewoźnikom nie dyskryminującego dostępu do linii kolejowych, bieżącego informowania przewoźnika kolejowego o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowej, w tym zwłaszcza o ograniczeniach mających związek z robotami drogowymi.

Współdziałanie zarządów kolei, których linie kolejowe się łączą, oparte jest na umowach dwustronnych lub wielostronnych. Projektowane rozporządzenia wyznacza w tym zakresie minimalne wymagania dotyczące klauzul zawartych w tych umowach. Umowy te muszą zawierać co najmniej zapisy dotyczące: reprezentacji wobec przewoźników kolejowych, wskazania punktów styku linii kolejowych, korzystania z budynków, budowli i urządzeń, zasad współdziałania organizacyjno – technicznego, wymagań szczegółowych w zakresie zasad i warunków miejscowych prowadzenia ruchu pociągów, obowiązków w zakresie utrzymania sprawności eksploatacyjnej odcinków linii kolejowych przylegających do punktów stycznych, działania w sytuacjach wyjątkowych i w szczególnie utrudnionych warunkach, sposobów prowadzenia dokumentacji zdarzeń i wypadków kolejowych i sposobów rozliczeń obciążeń finansowych.

Projektowane rozporządzenia uwzględnia przyjęte przez Unię Europejską w odniesieniu do zasad przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej (dyrektywa UE 2001/14/UE z dnia 26 lutego 2001r.).

Przyjęte rozwiązania legislacyjne są zbieżne z rozwiązaniami przyjętymi w „Ujednoliconych zasadach dotyczących umowy o użytkowanie infrastruktury w przewozach międzynarodowych (CUI – załącznik E)” do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).

Wprowadzenie w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa

Rozporządzenie Rady Ministrów

z dnia..... 2002 r.

w sprawie dotacji budżetowej dla samorządów województw na organizowanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich.

Na podstawie art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 2002 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe zasady ustalania dotacji z budżetu państwa przekazywanych samorządom województw na organizowanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich,
- 2) tryb przekazywania dotacji, o których mowa w pkt 1, i organy dokonujące tego przekazania,
- 3) terminy rozpoczęcia organizowania i dotowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. przez samorzady województw.

§ 2.1. Wysokość dotacji z budżetu państwa dla samorządu województwa na dofinansowanie kolejowych, regionalnych przewozów pasażerskich, ustala minister właściwy do spraw finansów publicznych mnożąc ogólną kwotę dotacji, określoną w ustawie budżetowej, przez wskaźnik udziału województwa w dotacji **V_n**, obliczony przez ministra właściwego do spraw transportu według następującego wzoru:

$$\mathbf{V_n = 0,5 Z_n/Z + 0,4 L_n/L + 0,1 B_n/N_b}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

V_n – wskaźnik udziału województwa w dotacji, określony z dokładnością do czwartego miejsca po przecinku,

Z_n – liczbę mieszkańców województwa,

Z – liczbę mieszkańców Polski,

L_n – długość czynnych linii kolejowych w województwie,

L – długość czynnych linii kolejowych w Polsce,

Bn – wskaźnik zagrożenia szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym w województwie; dla województw, w których co najmniej 40% powiatów zalicza się do powiatów zagrożonych szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym w rozumieniu przepisów o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu $B_n = 1$, dla pozostałych $B_n = 0$,

Nb – liczbę województw, dla których $B_n = 1$.

2. Wartość Z_n , Z , L_n , L , B_n i N_b , o których mowa w ust. 1, ustala się na podstawie danych opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny, ustalonych na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok, w którym opracowano projekt ustawy budżetowej.
3. Wskaźniki udziału województw w dotacji minister właściwy do spraw transportu przekazuje ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych raz w roku, w terminie do dnia 30 czerwca roku poprzedzającego rok budżetowy.

§ 3. 1 Dotacje, o których mowa w § 2 ust. 1, wojewoda przekazuje samorządowi województwa w okresach miesięcznych, na podstawie harmonogramu realizacji dochodów i wydatków budżetu państwa, w trybie umożliwiającym pełne i terminowe wykonanie zadań.

2. W kwocie dotacji, o której mowa w § 2 ust. 1, uwzględnia się środki finansowe przeznaczone na nabywanie kolejowych pojazdów szynowych, niezbędnych do realizacji przewozów regionalnych.

§ 4. W przypadku wystąpienia oszczędności w dotacji przedmiotowej, o której mowa w art. 38 ustawy z dnia 2002 roku o transporcie kolejowym, przeznaczonych na dotację celową na dofinansowanie zadań bieżących samorządów województw w zakresie organizowania i dotowania regionalnych przewozów pasażerskich, podział kwoty tej dotacji dla samorządów poszczególnych województw następuje stosownie do wzoru, o którym mowa w § 2 ust. 1.

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

Uzasadnienie

Zgodnie z przepisami art. 22 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich należy do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa.

Przewozy te mogą być dodatkowo dofinansowywane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Natomiast organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należy do zadań ministra transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem finansów.

Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów. Zgodnie z art. 79 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" w odniesieniu do obu wymienionych rodzajów przewozów mają to być kwoty:

- 300 000 000 zł w 2001 r.,

- 500 000 000 zł w 2002 r.,

- 800 000 000 zł w 2003 r.

- co najmniej 800 000 000 zł rocznie w latach 2004 – 2005.

Przepis cytowany wyżej ma to znaczenie, iż parlament przyjął na siebie zobowiązanie, iż kwoty te będą wpisywane do poszczególnych ustaw budżetowych.

Ponadto minister finansów jest upoważniony do przeznaczenia na dotację celową na dofinansowanie zadań bieżących samorządów województw w zakresie organizowania i dotowania regionalnych przewozów pasażerskich oszczędności w dotacji, pokrywającej niedobory w przychodach wynikające z honorowania ustawowych ulg przejazdowych. To właśnie minister finansów ma dzielić te środki na wniosek ministra transportu. Przyjęto w projekcie, że podział tych kwot ma przebiegać zgodnie z tym samym algorytmem.

Organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich ma być realizowane na podstawie umów zawieranych pomiędzy organami jednostek samorządu terytorialnego lub ministrem transportu, a przewoźnikiem kolejowym.

Zgodnie z przepisami art. 69 ust. 4 pkt 1 lit. c) ustawy o finansach publicznych dotacjami celowymi są, podlegające szczególnym zasadom rozliczania, wydatki budżetu państwa

przeznaczone m.in. na finansowanie lub dofinansowanie bieżących zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego.

W tej kategorii zawierają się dotacje, których dotyczy projektowane rozporządzenie.

Zgodnie z przepisem art. 70 ustawy o finansach publicznych odrębna ustawa określa zasady i tryb udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na dofinansowanie zadań własnych bieżących i inwestycyjnych. Tą odrębną ustawą jest ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego w latach 1999 – 2001, która m.in. w art. 55 rozstrzyga o tym, że:

- dotacje celowe dla województw są przekazywane przez wojewodów, jeśli inne ustawy nie stanowią inaczej (tu inna ustawa inaczej nie stanowi, a więc pośrednictwo wojewodów jest obowiązkowe),
- dotacje powinny być przekazywane w trybie umożliwiającym pełne i terminowe wykonanie zadań.

Należy jeszcze przytoczyć postanowienia art. 93 ustawy o finansach publicznych, mówiące o tym, że dotacje wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem lub wykorzystane w nadmiernej wysokości podlegają zwrotowi do budżetu państwa w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, razem z odsetkami, do 28 lutego następnego roku.

Kryteria podziału środków określone w ustawie i rozporządzeniu odwołują się do nowej kategorii województw zagrożonych szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym. Ustawa z dnia 14 grudnia 1994 r. o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu w art. 37h w ust. 1 upoważniła Radę Ministrów do określenia, w drodze rozporządzenia, powiatów (gmin) zagrożonych szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym, w których na podstawie odrębnych przepisów mogą być stosowane szczególne instrumenty ekonomiczno-finansowe i inne preferencje w celu ograniczenia bezrobocia i jego skutków.

To rozporządzenie RM pozwoli zastosować zaproponowany w uzasadnianym projekcie tryb uznawania województwa za zagrożone szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym, dostarczając niezbędnych do tego danych.

Algorytm, stanowiący zasadniczą część rozporządzenia, jest oparty na założeniu, że wszystkie województwa będą otrzymywały dotacje.

W algorytmie podziału uwzględniono czynniki, które przewidział ustawodawca. Za najważniejszy uznano liczbę mieszkańców województwa (udział tej liczby w ogólnej liczbie

mieszkańców kraju) uznając, że czynnik ten niewątpliwie jest silnie skorelowany z wielkością przewozów pasażerskich.

Najmniejszą wagę przypisano parametrowi ilustrującemu skalę bezrobocia, bowiem korelacja pomiędzy wielkością bezrobocia a wielkością przewozów nie jest znaczna.

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na wysokość wydatków budżetu państwa, ponieważ ich poziom został przesądzony ustawowo.

Uzasadnienie

Zgodnie z przepisami art. 39 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich należy do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa.

Przewozy te mogą być dodatkowo dofinansowywane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Natomiast organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należy do zadań ministra transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem finansów.

Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów. Zgodnie z art. 79 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" w odniesieniu do obu wymienionych rodzajów przewozów są to kwoty:

- 300 000 000 zł w 2001 r.,

- 300 000 000 zł w 2002 r.,

- 800 000 000 zł w 2003 r.

- co najmniej 800 000 000 zł rocznie w latach 2004 – 2005.

Przepis cytowany wyżej ma to znaczenie, iż parlament przyjął na siebie zobowiązanie, iż kwoty te będą wpisywane do poszczególnych ustaw budżetowych.

Ponadto minister finansów jest upoważniony do przeznaczenia na dotację celową na dofinansowanie zadań bieżących samorządów województw w zakresie organizowania i dotowania regionalnych przewozów pasażerskich oszczędności w dotacji, pokrywającej niedobory w przychodach wynikające z honorowania ustawowych ulg przejazdowych. To właśnie minister finansów ma dzielić te środki na wniosek ministra transportu. Przyjęto w projekcie, że podział tych kwot ma przebiegać zgodnie z tym samym algorytmem.

Organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich ma być realizowane na podstawie umów zawieranych pomiędzy organami jednostek samorządu terytorialnego lub ministrem transportu, a przewoźnikiem kolejowym.

Zgodnie z przepisami art. 69 ust. 4 pkt 1 lit. c) ustawy o finansach publicznych dotacjami celowymi są, podlegające szczególnym zasadom rozliczania, wydatki budżetu państwa przeznaczone m.in. na finansowanie lub dofinansowanie bieżących zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego.

W tej kategorii zawierają się dotacje, których dotyczy projektowane rozporządzenie.

Zgodnie z przepisem art. 70 ustawy o finansach publicznych odrębna ustawa określa zasady i tryb udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na dofinansowanie zadań własnych bieżących i inwestycyjnych. Tą odrębną ustawą jest ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego w latach 1999 – 2002, która m.in. w art. 55 rozstrzyga o tym, że:

- dotacje celowe dla województw są przekazywane przez wojewodów, jeśli inne ustawy nie stanowią inaczej (tu inna ustawa inaczej nie stanowi, a więc pośrednictwo wojewodów jest obowiązkowe),
- dotacje powinny być przekazywane w trybie umożliwiającym pełne i terminowe wykonanie zadań.

Należy jeszcze przytoczyć postanowienia art. 93 ustawy o finansach publicznych, mówiące o tym, że dotacje wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem lub wykorzystane w nadmiernej wysokości podlegają zwrotowi do budżetu państwa w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, razem z odsetkami, do 28 lutego następnego roku.

Kryteria podziału środków określone w ustawie i rozporządzeniu odwołują się do nowej kategorii województw zagrożonych szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym. Ustawa z dnia 14 grudnia 1994 r. o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu w art. 37h w ust. 1 upoważniła Radę Ministrów do określenia, w drodze rozporządzenia, powiatów (gmin) zagrożonych szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym, w których na podstawie odrębnych przepisów mogą być stosowane szczególne instrumenty ekonomiczno-finansowe i inne preferencje w celu ograniczenia bezrobocia i jego skutków.

To rozporządzenie RM pozwoli zastosować zaproponowany w uzasadnianym projekcie tryb uznawania województwa za zagrożone szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym, dostarczając niezbędnych do tego danych.

Algorytm, stanowiący zasadniczą część rozporządzenia, jest oparty na założeniu, że wszystkie województwa będą otrzymywały dotacje.

W algorytmie podziału uwzględniono czynniki, które przewidział ustawodawca. Za najważniejszy uznano liczbę mieszkańców województwa (udział tej liczby w ogólnej liczbie mieszkańców kraju) uznając, że czynnik ten niewątpliwie jest silnie skorelowany z wielkością przewozów pasażerskich.

Najmniejszą wagę przypisano parametrowi ilustrującemu skalę bezrobocia, bowiem korelacja pomiędzy wielkością bezrobocia a wielkością przewozów nie jest znaczna.

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na wysokość wydatków budżetu państwa, ponieważ ich poziom został przesądzony ustawowo.

Rozporządzenie Rady Ministrów

z dnia 2002 r.

w sprawie szczegółowych zasad organizowania regionalnych i międzywojewódzkich, kolejowych przewozów pasażerskich oraz trybu wyboru przewoźników.

Na podstawie art. 39 ust. 7 ustawy z dnia 2002 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr ..., poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa szczegółowe zasady organizowania objętych dotacją z budżetu państwa kolejowych regionalnych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich, z wyłączeniem przewozów kwalifikowanych, zwanych dalej "przewozami", oraz tryb wyboru przewoźników do wykonywania tych przewozów, a w szczególności:

- 1) kryteria ustalania zapotrzebowania na przewozy,
- 2) dopuszczalne formy organizacyjne wykonywania przewozów,
- 3) kryteria oceny oferty przewoźników.

§ 2.

Organizowanie przewozów polega na opracowaniu i wprowadzeniu planu połączeń odpowiednio; na obszarze kraju lub województwa. W szczególności organizowanie przewozów obejmuje:

- 1) ustalenie zapotrzebowania na przewozy,
- 2) wybór przewoźników i zawarcie z nimi umów w sprawie organizowania i dotowania kolejowych przewozów pasażerskich,
- 3) ocenę i kontrolę wykonania usług przewozowych.

§ 3.

Przy ustalaniu zapotrzebowania na przewozy na danym obszarze należy uwzględnić w szczególności następujące cechy tego obszaru:

- 1) zaludnienie i układ przestrzenny sieci osadniczej,
- 2) przestrzenne rozmieszczenie przedsiębiorców, szkół, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury, ośrodków handlowych i miejsc wypoczynku,
- 3) stopień bezrobocia strukturalnego i działania dla jego zmniejszenia,
- 4) wielkość i strukturę popytu na usługi przewozowe z uwzględnieniem sezonowego i dobowego zróżnicowania,
- 5) konkurencyjność i komplementarność innych niż kolej środków komunikacji,
- 6) plany zagospodarowania przestrzennego,
- 7) strategię rozwoju,
- 8) zdolności przepustowe istniejących linii kolejowych,
- 9) charakterystykę sieci linii kolejowych,
- 10) potrzebę skomunikowania się sąsiadujących ze sobą województw.

§ 4.

Wyboru przewoźników, do wykonywania przewozów, o których mowa w § 1 dokonuje się z zastrzeżeniem § 9, zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych.

§ 5.

Przedmiotem postępowania, o którym mowa w § 4, mogą być przewozy obejmujące kilka linii kolejowych, linię kolejową lub określone relacje.

§ 6.

Warunkiem ubiegania się o zawarcie umowy w sprawie organizowania i dotowania kolejowych przewozów pasażerskich jest posiadanie licencji na wykonywanie tych przewozów.

§ 7.

1. Oferty przewoźników powinny być oceniane w szczególności z uwzględnieniem następujących kryteriów:
 - 1) wnioskowanej przez oferenta wysokości dotacji odniesionej do jednostki, przyjętej do określenia wielkości dotowanych przewozów; ta jednostkowa wysokość dotacji powinna być uwzględniona w ocenie ofert z wagą nie mniejszą, niż 40 %,
 - 2) oferty wykonania przewozu jak największej liczby pasażerów,
 - 3) oferowanej punktualności i częstotliwości kursowania pociągów,
 - 4) oferowanej wygody podróżowania określanej z uwzględnieniem projektowanego, średniego współczynnika wykorzystania miejsc,
 - 5) wysokość kosztów świadczenia usług przewozowych,
 - 6) wysokości przewidywanych opłat za przejazd,
 - 7) proponowanego wykorzystania części dotacji przeznaczonej na nabywanie kolejowych pojazdów szynowych niezbędnych do wykonywania przewozów pasażerskich,
 - 8) bezpieczeństwo pasażerów.
2. Kryteria, o których mowa w ust.1 pkt 2 - 8, powinny wpływać na ocenę ofert z łączną wagą nie mniejszą niż 40 %.
3. Organizator przewozów może określić dodatkowe kryteria oceny ofert przewoźników, oprócz wymienionych w ust. 1.

§ 8.

W umowie, o której mowa w § 6, należy określić w szczególności:

- 1) szczegółowy opis zadania, w tym parametry oceny jakości usług,
- 2) wysokość dotacji i terminy płatności,
- 3) tryb kontroli wykonania zadania,
- 4) sposób rozliczenia dotacji i zasady zwrotu niewykorzystanej części dotacji,
- 5) skutki niewykonania lub nienależytego wykonania umowy,
- 6) wysokość dofinansowania przewozów regionalnych z budżetu jednostek samorządu terytorialnego

- 7) wysokość dofinansowania przewozów z własnych środków przewoźnika,
- 8) sposób wykorzystania dotacji przeznaczonej na nabywanie kolejowych pojazdów szynowych niezbędnych do wykonywania przewozów pasażerskich.

§ 9.

1. Umowy, o których mowa w § 6 zawierane są na okres obowiązywania co najmniej jednego rozkładu jazdy. Umowy powinny być zawarte nie później niż na 7 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy.
2. Umowy, o których mowa w § 6, dotyczące przewozów wykonywanych w okresie do dnia 31 grudnia 2003 roku, mogą być zawierane przez ministra właściwego do spraw transportu lub zarząd województwa z przewoźnikami dotychczas wykonującymi te przewozy w terminie do dnia 30 czerwca 2003 roku.
3. W umowach, o których mowa w ust. 1, należy wskazać przewozy objęte dotacjami, z uwzględnieniem § 5, oraz określić warunki, o których mowa w § 8 pkt 2 - 6.

§ 10.

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

Uzasadnienie

Ustawowe upoważnienie do wydania prezentowanego rozporządzenia zawiera tzw. ustawową wytyczną, nakazującą uwzględnienie w uzasadnianym rozporządzeniu zasad uczciwej konkurencji i ochrony interesów konsumentów.

Realizacja tej wytycznej następuje poprzez usztywnienie kryteriów oceny ofert i sformułowanie ich w sposób obiektywny. Za celowością ustalenia wag uwzględniania poszczególnych kryteriów (§ 7 ust. 1 pkt 1 i ust. 2) przemawiają doświadczenia w zakresie realizacji przepisów dotyczących zamówień publicznych.

Pierwszym kryterium, o postulowanym największym znaczeniu, jest cena jednostkowa, odniesiona do jednostki miary, w której wyraża się wielkość dotowanych przewozów.

Taka ogólna formuła pozwoli samorządowi województwa na dobranie jednostki, najlepiej odpowiadającej potrzebom lokalnym; może to być np. liczba oferowanych pasażerokilometrów.

Pozostałe, postulowane kryteria oceny ofert odzwierciedlają preferencje prawodawcy, lecz nie zamykają organowi dotującemu możliwości ustalenia własnych kryteriów; do "wykorzystania" jest jeszcze 20 % wagi w ogólnej, ważonej ocenie.

Sam mechanizm określania wagi kryterium jest wzorowany na przepisach rozp. RM z 15.12.1998 r. w sprawie określenia szczegółowych zasad ustalania i trybu przekazywania części drogowej subwencji ogólnej dla powiatów, miast na prawach powiatu i województw.

Regulacja mechanizmu wyboru przewoźników, otrzymujących dotację, stanowi najważniejszą część projektu. W działaniach publicznego organizatora przewozów wybór przewoźnika zostanie poprzedzony ustaleniem zapotrzebowania na przewozy na podstawie charakterystyki przewozowej obsługiwanego obszaru (§3). Uwaga: obsługiwanym obszarem w przypadku przewozów międzywojewódzkich jest cały kraj.

W trakcie oceny zapotrzebowania na przewozy zapadnie decyzja, czy zmierzać do objęcia przez jednego przewoźnika całego obszaru województwa, czy części sieci, czy też jednej linii. Zależnie od tej decyzji organu dotującego zostanie sformułowane zaproszenie do składania ofert (lub specyfikacja załączona do tego zaproszenia) i w konsekwencji – zależnie od tej decyzji dotującego będą formułowane oferty.

Sprawy objęte rozporządzeniem są unormowane nie tylko przepisami o transporcie kolejowym, lecz również ustawą o finansach publicznych.

Przejściowy przepis § 9 omawianego rozporządzenia, w swej istocie stwierdzający, że w okresie przejściowym przewozy wykonuje PKP jako jedyny dotychczasowy przewoźnik nie zaprzecza regulacjom dot. zamówień publicznych; dopuszczalne jest bowiem niekonkurosowe wskazanie wykonawcy wówczas, gdy jest on jedynym obecnym na rynku.

Uznając za celowe wykorzystanie rozwiązań zawartych w art. 71 ustawy o finansach publicznych, w § 8 pkt.1-4 prezentowanego projektu zawarto analogiczne doń wymagania dotyczące treści umowy w sprawie organizowania i dotowania przewozów pasażerskich. Pkt. 5 i 6 w tym samym § 8 są logicznym dopełnieniem, wynikających z konieczności stosowania szczególnych zasad ochrony racjonalności wydatkowania środków publicznych.

Terminy o których mowa w § 9 zostały ustalone stosownie do terminów wprowadzania międzynarodowego kolejowego rozkładu jazdy pociągów i wynikających z tego terminów, zasad i trybu ubiegania się przewoźników kolejowych o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Prezentowane rozporządzenie nie wpłynie na wielkość wydatków budżetowych, lecz jedynie ureguje sposób ich dokonywania.

**Rozporządzenie
Ministra Infrastruktury**

z dnia2002r.

w sprawie określenia trybu składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy oraz wzoru licencji.

Na podstawie art. 47 ust. 5 ustawy z dnia.....2002r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr , poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa tryb składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy, zwanej dalej licencją, oraz wzór licencji.

§ 2. Wniosek o udzielenie licencji może być złożony za pośrednictwem poczty lub bezpośrednio w sekretariacie komórki organizacyjnej Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”, właściwej w sprawach udzielania licencji.

§ 3. Niezwłocznie po złożeniu wniosku dokonuje się jego oceny pod kątem spełnienia wymogów formalnych określonych w ustawie z dnia 14 czerwca 1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, zm. Dz. U. z 2001r. Nr 49, poz. 509), zwanej dalej Kodeksem, oraz art. 47 ust. 2 i 3 ustawy z dnia2002r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej ustawą.

§ 4. W wypadku stwierdzenia uchybień w zakresie spełnienia wymogów, o których mowa w § 3, jeżeli nie zachodzą okoliczności określone w art. 64 § 1 Kodeksu, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku w trybie art. 64 § 2 Kodeksu.

§ 5. Wniosek spełniający wymogi formalne, o których mowa w § 3, albo uzupełniony w trybie art. 64 § 2 Kodeksu, Prezes UTK przekazuje w terminie tygodnia od dnia wpływu albo uzupełnienia do zaopiniowania powołanej przez siebie Komisji.

§ 6. W skład Komisji, o której mowa w § 5, wchodzi eksperci z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, organizacji i zarządzania, ekonomii oraz prawa, w liczbie co najmniej jednego z wymienionych dziedzin.

§ 7. Komisji przewodniczy osoba wyznaczona przez Prezesa UTK.

§ 8. ust.1 Komisja wydaje opinię na posiedzeniu w formie uchwały podjętej bezwzględną większością głosów obecnych członków.
ust. 2 Uchwała zawierająca negatywną opinię w sprawie udzielenia licencji powinna zawierać uzasadnienie.

§ 9. ust. 1 Z posiedzeń Komisji sporządza się protokół, w którym należy podać: datę odbycia posiedzenia, przedmiot obrad, osoby biorące udział w posiedzeniu, podjęte uchwały oraz ilość głosów oddanych za uchwałą.

ust. 2 Protokół podpisują obecni na posiedzeniu członkowie Komisji oraz osoba sporządzająca protokół, jeśli nie jest członkiem Komisji.

§ 10. Niezwłocznie po podjęciu uchwały, protokół z posiedzenia wraz z aktami sprawy Komisja przekazuje za pośrednictwem komórki organizacyjnej właściwej w sprawach udzielania licencji Prezesowi UTK w celu wydania decyzji.

§ 11. Przed wydaniem decyzji Prezes UTK może zobowiązać poszczególnych członków Komisji do złożenia w wyznaczonym terminie wyjaśnień na piśmie.

§ 12. W wypadku stwierdzenia, że przedłożona przez wnioskodawcę dokumentacja jest niewystarczająca do wydania opinii, Komisja występuje do Prezesa UTK o wezwanie wnioskodawcy do uzupełnienia brakującej dokumentacji, stosownie do art. 47 ust. 4 ustawy, wskazując zakres uzupełnienia oraz uzasadniające je okoliczności. Przepisy § 5 i § 8 ust.1 stosuje się odpowiednio.

§ 13. Ustala się wzór licencji, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

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

Załącznik do rozporządzenia



Rzeczpospolita Polska
Prezes Urzędu Transportu
Kolejowego.

Warszawa, dn.....

LICENCJA nr

Na podstawie art. 44 ustawy z dnia o transporcie kolejowym (*Dz.U. Nr*), art. 27 ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. Prawo działalności gospodarczej (*Dz.U. Nr 101, poz. 1178 z późn. zm.*) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.*)

udzielam licencji

firmie z siedzibą w ul....., zarejestrowanej w pod nr

..... zwanej dalej „Licencjonariuszem” na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych rzeczy /osób w zakresie niżej opisanym.

-
-
-
- I. Licencji udziela się na czas nieoznaczony.
 - II. Licencjonariusz zobowiązany jest wykonywać działalność gospodarczą wymienioną w licencji z zachowaniem warunków określonych:
 - 1) ustawą z dnia o transporcie kolejowym (*Dz.U. Nr*) oraz wydanymi na jej podstawie przepisami wykonawczymi dotyczącymi warunków wykonywania działalności objętej koncesją, w tym:
 - a) zasadami prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
 - b) warunkami technicznymi eksploatacji pojazdów szynowych,
 - c) warunkami jakie powinni spełniać pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe,
 - 2) ustawą z dnia 19 listopada 1999 r. Prawo działalności gospodarczej (*Dz.U. Nr 101, poz. 1178 z późn. zm.*), a także innymi przepisami, w tym przepisami prawa przewozowego oraz umowami i konwencjami międzynarodowymi w zakresie przewozów objętych licencją, obowiązującymi w Rzeczypospolitej Polskiej.
 - III. Pojazdy kolejowe użytkowane przez Licencjonariusza powinny być odpowiednie do wykonywania przewozów określonych w licencji oraz spełniać warunki techniczne i wymagania określone w przepisach wymienionych w pkt. II.
 - IV. Licencjonariusz jest zobowiązany do dokonania ubezpieczenia działalności gospodarczej objętej licencją w całym okresie tej działalności, z tym, że za zgodą Organu Licencyjnego Licencjonariusz może dokonać zmiany sposobu zabezpieczenia roszczeń majątkowych związanych z prowadzeniem tej działalności.
 - V. Licencjonariusz jest zobowiązany do powiadomienia Organu Licencyjnego w terminie 14 dni o wszelkich zmianach faktycznych i prawnych odnoszących się do przedsiębiorcy i jego działalności powstałych po uzyskaniu licencji, a w szczególności: zmianach statutu (umowy) spółki, zmianie siedziby, przekształceniach organizacyjno-prawnych, ukaraniu osób (osoby) kierujących działalnością Licencjonariusza za przestępstwa wymienione w art.46 ust 2 ustawy z dniao transporcie kolejowym, zaleganiu z zobowiązaniami wobec budżetu państwa, wszczęciu wobec Licencjonariusza postępowania upadłościowego lub likwidacyjnego.
 - VI. Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji nie mogą być przekazane na innego przedsiębiorcę.

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji służy odwołanie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji, zgodnie z przepisem art. 127 K.p.a.

Otrzymują:

.....

.....
.....

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 47 ust. 5 projektu ustawy z dnia2002r. o transporcie kolejowym.

W § 2 rozporządzenia określono tryb składania wniosków o udzielenie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy przy uwzględnieniu wymogu formy pisemnej wyrażonego w art. 47 ust. 1 projektu ustawy o transporcie kolejowym.

Przepisy § 3 i 4 rozporządzenia precyzują wynikający z Kodeksu postępowania administracyjnego obowiązek przeprowadzenia kontroli wniosku pod względem spełniania wymogów formalnych, określając zakres dokonywanej kontroli poprzez odesłanie do przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego oraz właściwych przepisów projektu ustawy o transporcie kolejowym.

Przepisy § 5 - 7 rozporządzenia wprowadzają, w celu zapewnienia kompleksowej merytorycznej oceny składanych wniosków, rozwiązanie polegające na ich opiniowaniu przez złożoną z ekspertów Komisję, powoływaną przez Prezesa UTK. Jednocześnie aby zapobiec przewlekaniu postępowania § 5 rozporządzenia statuuje obowiązek przekazania wniosku do rozpatrzenia przez Komisję w terminie tygodnia od dnia jego złożenia lub uzupełnienia.

§ 8 rozporządzenia określa formę oraz sposób wydawania opinii przez Komisję, nakładając obowiązek jej uzasadnienia w przypadku negatywnego stanowiska w przedmiocie udzielenia licencji.

§ 9 rozporządzenia nakłada obowiązek protokołowania posiedzeń Komisji oraz określa treść protokołu. Zgodnie z § 10 projektowanego rozporządzenia protokół z posiedzenia Komisji przedstawia się niezwłocznie Prezesowi UTK. Na podstawie zawartej w protokole opinii Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie udzielenia lub odmowy udzielenia licencji.

§11 rozporządzenia zawiera upoważnienie dla Prezesa UTK do zobowiązania poszczególnych członków Komisji do złożenia wyjaśnień na piśmie. Unormowanie powyższe pozwala Prezesowi UTK, jako organowi właściwemu w sprawach udzielania licencji, na uzyskanie dodatkowych informacji przed podjęciem rozstrzygnięcia.

§ 12 rozporządzenia precyzuje sposób realizacji uprawnień Prezesa UTK określonych w art. 47 ust. 4 projektu ustawy o transporcie kolejowym. Z uwagi, iż dokumentacja, o której mowa w ww. przepisie, stanowi podstawę do merytorycznego rozstrzygnięcia sprawy, przyjęto rozwiązanie, iż Prezes UTK występuje do wnioskodawcy o jej uzupełnienie na wniosek Komisji zawarty w podjętej przez nią uchwale.

§ 13 zgodnie z treścią delegacji ustawowej ustala wzór licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy.

Wejście w życie rozporządzenia nie doprowadzi do powstania dodatkowych kosztów dla budżetu państwa.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia r.

w sprawie wymagań w zakresie zmian otoczenia linii kolejowych z uwzględnieniem: odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych.

Na podstawie art. 53 ustawy z dnia r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Budynki i budowle mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4.

2. Budynki mieszkalne, zamieszkania zbiorowego oraz użyteczności publicznej powinny być usytuowane w odległości zapewniającej zachowanie, w zależności od przeznaczenia budynku, dopuszczalnego natężenia hałasu i wibracji, określonego w odrębnych przepisach.

3. Jeżeli w przepisach odrębnych dotyczących budynków i budowli ustalono odległości większe niż określone w ust. 1, stosuje się przepisy odrębne.

4. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej.

§ 2. Na gruntach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa lub krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego, z wyłączeniem gatunków drzew, których wysokość może przekroczyć 10 m.

§ 3. Drzewa i krzewy, elementy ochrony akustycznej, budynki i budowle w sąsiedztwie przejazdów i przejść kolejowych powinny być usytuowane w odległości zapewniającej warunki widoczności przejazdów i przejść, określone w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie.

§ 4. 1. Usytuowanie elementów ochrony akustycznej wzdłuż linii kolejowej powinno uwzględniać:

- 1) warunki topograficzne i zabudowy terenu objętego zasięgiem oddziaływania hałasu,
- 2) rodzaj przewozów (osób, rzeczy),
- 3) prędkość pociągów i ich częstotliwość,
- 4) geometrię drogi szynowej.

2. Odległość elementów ochrony akustycznej od linii kolejowej powinna wynikać z analizy uciążliwości powodowanych w środowisku hałasem emitowanym na danym odcinku linii kolejowej.

§ 5. 1. Roboty ziemne mogą być wykonywane w odległości nie mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do robót ziemnych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i utrzymaniem linii kolejowej.

3. Wykonywanie robót ziemnych w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego powinno być każdorazowo uzgadniane z zarządem kolei.

§ 6. Dla zabezpieczenia linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi powinny być urządzone stałe lub przenośne zasłony odśnieżne w odległości zapewniającej skuteczną ochronę linii.

§ 7. 1. Stałe zasłony odśnieżne powinny być urządzone jako żywopłoty lub parkany.

2. Parkany jako stałe zasłony odśnieżne powinny być ustawiane jedynie wtedy, gdy ze względu na warunki miejscowe nie jest możliwe urządzenie żywopłotów.

§ 8. 1. Żywopłoty powinny być urządzone w dwóch rzędach w odległości od 0,5 m do 1,0 m jeden rząd od drugiego.

2. Pas gruntu pod żywopłotem wraz z pasami gruntu po obu jego stronach niezbędnymi do prac związanych z jego utrzymaniem powinny mieć szerokość od 2 m do 3 m w zależności od rodzaju roślin w żywopłocie.

3. Żywopłoty powinny być możliwie gęste w celu skutecznego przeciwdziałania tworzeniu się śnieżnych zasp.

4. Żywopłoty powinny być utrzymywane w takiej wysokości, aby ograniczały nawiewanie śniegu na tory kolejowe w czasie zamieci śnieżnych.

5. Żywopłoty powinny być urządzone z roślin iglastych; urządzenie żywopłotów z roślin liściastych możliwe jest jedynie wtedy, gdy warunki siedliskowe nie gwarantują prawidłowego rozwoju gatunkom roślin iglastych.

6. Na terenach, gdzie linie kolejowe są szczególnie narażone na zamiecie śnieżne, powinny być urządzone dwa dwurzędowe żywopłoty; odległość między żywopłotami powinna wynosić od 6 m do 10 m, licząc od zewnętrznej krawędzi pasa przeznaczonego do jego utrzymania.

7. Skuteczność ochrony linii kolejowych przy pomocy żywopłotów liściastych można zwiększyć przez urządzenie obok siebie trzech żywopłotów dwurzędowych; odległość między żywopłotami powinna wynosić minimum 2 m jeden od drugiego, licząc od zewnętrznej krawędzi pasa przeznaczonego do jego utrzymania.

§ 9. Żywopłoty powinny być utrzymywane zgodnie z zasadami ochrony i pielęgnacji roślin.

§ 10. Parkany jako stałe zasłony odśnieżne powinny być wykonywane z materiałów zapewniających trwałość i skuteczność parkanu.

§ 11. W miejscach, gdzie nie mogą być urządzone stałe zasłony odśnieżne, należy ustawiać przenośne zasłony odśnieżne.

§ 12. Przenośnych zasłon odśnieżnych nie należy ustawiać i składować pod przewodami napowietrznych linii elektroenergetycznych oraz na obszarach w obrębie widoczności przejazdów i przejść kolejowych, określonych w przepisach, o których mowa w § 3.

§ 13. 1. Pasy przeciwpożarowe powinny być urządzone jako dwa równoległe do linii kolejowej pasy terenu, o szerokości co najmniej 2 m, odległe od siebie od 10 m do 15 m i połączone ze sobą co 25 m do 50 m tej samej szerokości pasami poprzecznymi. Pierwszy pas terenu powinien być urządzone w odległości od 2 m do 5 m od dolnej krawędzi nasypu lub górnej krawędzi przekopu linii kolejowej, a w razie występowania rowów bocznych - od zewnętrznej krawędzi tych rowów.

2. Pasy terenu, o których mowa w ust. 1, powinny być całkowicie oczyszczone z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej, a na gruntach torfiastych - posypane warstwą piasku o grubości od 0,01 m do 0,02 m, natomiast prostokąty powstałe między pasami terenu powinny być oczyszczone z krzewów, suchej ściółki i gałęzi oraz zadrzewione gatunkami roślin liściastych, jeśli warunki siedliskowe zapewniają prawidłowy ich rozwój.

§ 14. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 5 maja 1999 r. w sprawie określenia odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, budynków lub budowli w sąsiedztwie linii kolejowych oraz sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych (Dz.U. Nr 47, poz. 476 i z 2002 r. Nr 52, poz.627).

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

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie zmian otoczenia linii kolejowych z uwzględnieniem: odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych, jest realizacją delegacji ustawowej zawartej w art. 53 ustawy z dnia r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr, poz.). Na mocy tej delegacji minister właściwy do spraw transportu zobowiązany został do określenia sposobu sytuowania budowli kolejowych (związanych ogólnie rzecz biorąc z funkcjonowaniem kolei) i niekolejowych w sąsiedztwie linii kolejowych, urządzania pasów przeciwpożarowych, sposobu obsadzania drzewami i krzewami terenów przyległych do linii kolejowych tak aby nie ograniczały widoczności i widzialności urządzeń sygnalizacyjnych oraz urządzania osłon od opadów śniegu.

Projekt rozporządzenia określa odległości, w jakich można sytuować budowle, sadzić zieleni i ustawiać płoty i krzewy chroniące przed śniegiem.