



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 27 kwietnia 2021 r.

Poz. 780

USTAWA

z dnia 30 marca 2021 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:
 - „¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża:
 - 1) dyrektywę Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz. Urz. WE L 368 z 17.12.1992, str. 38);
 - 2) dyrektywę Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz. Urz. UE L 195 z 27.07.2005, str. 15);
 - 3) dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, Dz. Urz. UE L 184 z 25.06.2014, str. 11, Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22 oraz Dz. Urz. UE L 97 z 08.04.2019, str. 1);
 - 4) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, Dz. Urz. UE L 67 z 12.03.2015, str. 32, Dz. Urz. UE L 159 z 16.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 295 z 14.11.2017, str. 69);
 - 5) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44 oraz Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27);
 - 6) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, Dz. Urz. UE L 59 z 07.03.2017, str. 41, Dz. Urz. UE L 317 z 09.12.2019, str. 115, Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27 oraz Dz. Urz. UE L 352 z 22.10.2020, str. 1).”;
- 2) w art. 1 w pkt 3a skreśla się wyrazy „systemu kolei”;
- 3) w art. 3:
 - a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;”

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44 oraz Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27);
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, Dz. Urz. UE L 59 z 07.03.2017, str. 41, Dz. Urz. UE L 317 z 09.12.2019, str. 115, Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27 oraz Dz. Urz. UE L 352 z 22.10.2020, str. 1).

- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6–6b, 7 i 10 oraz art. 17a–17b, art. 18a–18d, art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d, pkt 1a lit. b i pkt 2–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej i przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy, w tym do bocznic kolejowych będących infrastrukturą prywatną.”
- c) ust. 5–8 otrzymują brzmienie:
- „5. Przepisów rozdziałów 2aa, 4a, 5b i 6–6c oraz art. 5 ust. 3, 3a, 3c, 3d i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a–17b, art. 18a–18d, art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa, art. 23h–23k i art. 59–64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.
6. Przepisów rozdziałów 2b, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a–17b oraz art. 18a–18d, z wyjątkiem art. 38ba, nie stosuje się do bocznic kolejowych niebędących infrastrukturą prywatną oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.
7. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6–9 i 12 oraz art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio.
8. Przepisów rozdziałów 4a oraz art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.”

- h) po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:
„13a) obszar użytkowania pojazdu – sieć kolejowa lub sieci kolejowe na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie dany pojazd ma być użytkowany;”;
- i) w pkt 15 skreśla się wyraz „kolejowego”;
- j) w pkt 18 wyrazy „certyfikatu bezpieczeństwa” zastępuje się wyrazami „jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa”;
- k) pkt 18a i 18b otrzymują brzmienie:
„18a) jednolity certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności w planowanym obszarze działalności;
18b) autoryzacja bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji;”;
- l) pkt 26 otrzymuje brzmienie:
„26) system kolei Unii – elementy wymienione w załączniku nr 1a do ustawy;”;
- m) uchyla się pkt 26a,
- n) pkt 29 otrzymuje brzmienie:
„29) interoperacyjność – zdolność systemu kolei Unii do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności;”;
- o) w pkt 30 skreśla się wyrazy „systemu kolei”;
- p) pkt 30a otrzymuje brzmienie:
„30a) szczególnie przypadek – część systemu kolei Unii, dla którego, tymczasowo lub na stałe, ustalono odrębne przepisy w technicznych specyfikacjach interoperacyjności ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne, topograficzne lub miejskie lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei Unii;”;
- q) pkt 30c–32 otrzymują brzmienie:
„30c) zaawansowany etap realizacji – etap planowania albo realizacji projektu odnowienia, modernizacji lub budowy podsystemu, na którym zmiana specyfikacji technicznych mogłaby zagrozić planowanej rentowności tego projektu;
31) podsystem – część systemu kolei Unii o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania systemu kolei;
32) zasadnicze wymagania systemu kolei – wymagania określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, których wypełnienie wymagane jest w celu zapewnienia interoperacyjności;”;
- r) pkt 33a i 33b otrzymują brzmienie:
„33a) specyfikacja europejska – specyfikacja należąca do jednej z następujących kategorii:
a) specyfikacji technicznej z dziedziny technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK) określonej zgodnie z art. 13 i art. 14,
b) normy europejskiej w rozumieniu art. 2 pkt 1 lit. b
– rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniającego dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylającego decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 12, z późn. zm.²⁾),
c) europejskiej aprobaty technicznej;

²⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1.

- 33b) procedura weryfikacji WE podsystemu – czynności podejmowane przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę infrastruktury albo przewoźnika kolejowego, mające na celu wykazanie, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei, spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei Unii;”;
- s) uchyla się pkt 34a,
- t) uchyla się pkt 35a,
- u) pkt 35c i 36 otrzymują brzmienie:
- „35c) deklaracja zgodności z typem – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy, urządzenie albo budowla są zgodne odpowiednio z typem pojazdu, urządzenia albo budowli, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwolenie na wprowadzenie do obrotu albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 36) dopuszczenie do eksploatacji – wszystkie czynności, w wyniku których podsystem zostaje oddany do eksploatacji;”;
- w) w pkt 36a skreśla się wyraz „kolejowego”;
- x) uchyla się pkt 36b,
- y) po pkt 38 dodaje się pkt 38a w brzmieniu:
- „38a) punkt kompleksowej obsługi – system informacyjno-komunikacyjny, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004;”;
- z) pkt 39 otrzymuje brzmienie:
- „39) system zarządzania bezpieczeństwem – organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem;”;
- za) pkt 41–43 otrzymują brzmienie:
- „41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) – metody opisujące ocenę poziomu bezpieczeństwa, spełniania celów bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- 42) wspólne cele bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez system kolei Unii jako całość lub w odpowiednich przypadkach przez różne części systemu kolei Unii;
- 43) modernizacja – większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub jego części poprawiające całkowite osiągi podsystemu oraz skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje;”;
- zb) pkt 47 otrzymuje brzmienie:
- „47) incydent – każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;”;
- zc) pkt 49 otrzymuje brzmienie:
- „49) interoperacyjne usługi transgraniczne – usługi, których świadczenie wiąże się z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej i wymaga uprawnień do prowadzenia działalności obejmujących przynajmniej dwa państwa członkowskie Unii Europejskiej;”;
- zd) w pkt 59 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 60–62 w brzmieniu:
- „60) rodzaj działalności – przewozy pasażerskie, w tym przewozy kolejami dużych prędkości, przewozy towarowe, w tym przewozy towarów niebezpiecznych, lub wyłącznie manewry;
- 61) zakres działalności – zakres określany w kategoriach liczby pasażerów lub wolumenu towarów oraz szacunkowej wielkości przewoźnika kolejowego wyrażonej liczbą osób zatrudnionych w sektorze kolejowym;
- 62) obszar działalności – sieć kolejowa lub sieci kolejowe na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie przewoźnik kolejowy zamierza prowadzić działalność.”;

- 6) w art. 13:
- a) w ust. 1a:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) wydawanie, przedłużanie, aktualizacja, ograniczanie i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;”;
 - po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
 - „1a) wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;”;
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) pełnienie funkcji organu certyfikującego, o którym mowa w art. 2 lit. b rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139I z 27.05.2019, str. 360, z późn. zm.³⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 2019/779”;
 - pkt 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4) kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz nadzorowanie zgodności działania zarządców lub przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego;”;
 - w pkt 6 w lit. b wyrazy „świadectw sprawności technicznej” zastępuje się wyrazem „dokumentów”;
 - w pkt 8 wyrazy „art. 17a ust. 4” zastępuje się wyrazami „art. 17ab ust. 1”;
 - w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:
 - „10) konsultowanie kierunków rozwoju ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami, przewoźnikami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników.”;
- b) w ust. 2:
- we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „systemu kolei” dodaje się wyraz „Unii”;
 - pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
 - „1) wydawanie, odmowa wydania i cofanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie – urządzenia przytorowe” znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) wydawanie, odnawianie, zmiana i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu, w przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;
 - po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:
 - „2a) wydawanie tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany;
 - 2b) kontrola na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;”;
 - uchyla się pkt 6,
 - pkt 7 otrzymuje brzmienie:
 - „7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);”;
- c) w ust. 7g skreśla się wyrazy „podmiotów uprawnionych, o których mowa w art. 23b ust. 1a.”;

³⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 8.

7) w art. 13a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

8) po art. 13aa dodaje się art. 13ab i art. 13ac w brzmieniu:

„Art. 13ab. 1. Sprawy dotyczące:

- 1) jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa,
- 2) zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu,
- 3) zatwierdzania przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS

– są prowadzone za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

2. Wnioski w sprawach, o których mowa w ust. 1, wraz z wymaganą dokumentacją, składa wnioskodawca albo jego wyznaczony pełnomocnik. W przypadku pełnomocnika do wniosku dołącza się kopię pełnomocnictwa upoważniającego do dokonywania, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, wszystkich czynności związanych ze sprawą.

3. Wnioski nie wymagają kwalifikowanego podpisu elektronicznego.

4. Wymagana dokumentacja jest składana w postaci elektronicznej.

5. W sprawach, o których mowa w ust. 1, wymiana korespondencji, w tym wzywanie do uzupełnienia braków lub złożenia wyjaśnień, zawiadamianie i doręczanie, następuje za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

6. Wnioskodawca albo jego wyznaczony pełnomocnik mają prawo do zapoznania się z dokumentacją sprawy, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, na każdym jej etapie. Prawo to przysługuje także po zakończeniu sprawy w okresie archiwizacji jej dokumentacji.

7. W przypadku spraw, o których mowa w ust. 1, termin na dokonanie określonych czynności uznaje się za zachowany, jeżeli korespondencja została przekazana za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi przed upływem wyznaczonego terminu.

8. Decyzje w sprawach, o których mowa w ust. 1, doręcza się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

9. Wnioskodawca w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji, o której mowa w ust. 8, może wystąpić, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Do wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy stosuje się przepisy ust. 2–8.

10. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy rozpatruje się w terminie 2 miesięcy od dnia jego złożenia za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

11. Do opinii wydawanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w ust. 1, kierowanych do Agencji, nie stosuje się przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 13ac. Prezes UTK jest administratorem danych osobowych w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.⁴⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/679”, przetwarzanych za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, uzyskanych w trakcie realizacji spraw, o których mowa w art. 13ab ust. 1, a także w ramach współpracy z Agencją w tym zakresie.”;

9) w art. 14:

a) w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „świadectw sprawności technicznej” zastępuje się wyrazem „dokumentów”,

b) w ust. 2 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) jego dalsza eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.”,

⁴⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2.

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

„2a. Jeżeli Prezes UTK, w wyniku przeprowadzonych działań nadzorczych prowadzonych zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 16, z późn. zm.⁵⁾), stwierdzi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wprowadza, w drodze decyzji, tymczasowe środki bezpieczeństwa obejmujące zawieszenie lub ograniczenie działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

2b. Prezes UTK informuje Agencję o wprowadzeniu tymczasowych środków bezpieczeństwa wobec przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję, w terminie 7 dni od dnia ich wprowadzenia. Do informacji Prezes UTK dołącza materiały dowodowe uzasadniające swoją decyzję.

2c. W przypadku gdy Agencja zwróci się do Prezesa UTK o wycofanie lub modyfikację wprowadzonego tymczasowego środka bezpieczeństwa, Agencja i Prezes UTK współpracują w celu wypracowania rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez obie strony.

2d. W uzasadnionych przypadkach do współpracy, o której mowa w ust. 2c, włącza się przewoźnika kolejowego.

2e. Jeżeli Agencja i Prezes UTK nie dojdą do porozumienia w przypadku, o którym mowa w ust. 2c, decyzja Prezesa UTK o wprowadzeniu tymczasowych środków bezpieczeństwa pozostaje w mocy.”

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Decyzjom, o których mowa w ust. 2 i 2a, Prezes UTK nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.”;

10) po art. 14a dodaje się art. 14aa w brzmieniu:

„Art. 14aa. 1. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa przez przewoźnika kolejowego, zarządcę, użytkownika bocznic kolejowej, przedsiębiorcę zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, jednostkę notyfikowaną, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora lub dysponenta, Prezes UTK może wystosować do tego podmiotu pisemne ostrzeżenie.

2. Ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) opis oraz charakter naruszenia;
- 2) wskazanie przepisu, który został naruszony;
- 3) termin na udzielenie odpowiedzi o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia w celu usunięcia stwierdzonego naruszenia, wraz z ich harmonogramem.

3. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, do którego Prezes UTK wystosował ostrzeżenie, jest obowiązany udzielić odpowiedzi o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia w celu usunięcia stwierdzonego naruszenia, wraz z ich harmonogramem, we wskazanym w ostrzeżeniu terminie.”;

11) w art. 15:

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

„1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.”;

b) w ust. 3 wyrazy „rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/679”, zastępuje się wyrazami „rozporządzenia 2016/679”;

⁵⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 14.

12) po art. 15a dodaje się art. 15aa i art. 15ab w brzmieniu:

„Art. 15aa. 1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie:

- 1) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu wyeliminowania nakładania się działań nadzorczych przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającego zakresu nadzoru;
- 2) wymiany informacji dotyczących przewoźników kolejowych, o których mowa w pkt 1, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk, stosowania środków ich kontroli, podejmowanych działań nadzorczych, a także osiągniętych wyników w zakresie bezpieczeństwa;
- 3) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej oraz koordynowania działań nadzorczych w ramach zapewnienia zgodności podsystemów „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie – urządzenia przytorowe” z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;
- 4) oceny wniosków o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w zakresie możliwości prowadzenia ruchu do stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej;
- 5) harmonizacji zasad podejmowania decyzji.

2. Prezes UTK może opracować z krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej wspólny plan nadzoru, aby zapewnić okresowe przeprowadzanie kontroli, z uwzględnieniem rodzaju i zakresu działalności w każdym państwie członkowskim, którego to dotyczy.

3. Prezes UTK może zawierać z krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej porozumienia określające zasady współpracy, o której mowa w ust. 1 i 2.

4. Prezes UTK bierze udział w pracach sieci krajowych organów do spraw bezpieczeństwa, o której mowa w art. 38 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

Art. 15ab. 1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie:

- 1) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa;
- 2) wydawania, odnawiania, zmiany i unieważniania zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu;
- 3) zatwierdzenia przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS;
- 4) wymiany informacji z nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi posiadającymi jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję;
- 5) monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei;
- 6) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

2. Prezes UTK zawiera z Agencją porozumienie, o którym mowa w art. 76 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.”;

13) art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Art. 16. 1. Za czynności wykonywane przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 1–3, 3b i 5 oraz ust. 2 pkt 1–3a, 7 i 8, pobiera się opłaty.

2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, z tytułu:

- 1) złożenia wniosku w sprawach dotyczących:
 - a) autoryzacji bezpieczeństwa, jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania, o których mowa w art. 23j ust. 3 pkt 2–4 – nie może być wyższa niż 20 000 złotych,
 - b) autoryzacji bezpieczeństwa lub jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w której potwierdzono także zgodność z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779 – nie może być wyższa niż 40 000 złotych,
 - c) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu – nie może być wyższa niż 20 000 złotych,
 - d) licencji maszynisty oraz wtórników licencji maszynisty – nie może być wyższa niż 150 złotych,

- e) zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie – urządzenia przytorowe”, zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu oraz tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany – nie może być wyższa niż 15 000 złotych,
- f) europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN) – nie może być wyższa niż 100 złotych,
- g) wydania decyzji, o których mowa w art. 25f ust. 6 – nie może być wyższa niż 10 000 złotych,
- h) autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację, wyznaczania podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej oraz rozszerzania zakresu uprawnień jednostki wyznaczonej – nie może być wyższa niż 10 000 złotych;

2) nadzoru nad:

- a) ośrodkami szkolenia i egzaminowania,
 - b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności
- nie może być wyższa niż 10 000 złotych.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe czynności dla danego rodzaju sprawy, za które są pobierane opłaty, o których mowa w ust. 1, wysokość tych opłat, a także sposób ich uiszczania i pobierania, uwzględniając średni nakład pracy przy wykonywaniu szczegółowych czynności dla danego rodzaju sprawy, konieczność jednolitego postępowania przy pobieraniu i uiszczaniu opłat i zachowanie konkurencyjności transportu kolejowego.

4. Koszty czynności Prezesa UTK, o których mowa w art. 18ba ust. 1, art. 23b ust. 6, oraz koszt wydania opinii, o której mowa w art. 25ea ust. 3 pkt 4, są refundowane przez Agencję według zasad określonych w porozumieniu, o którym mowa w art. 76 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

5. Wpływy z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1, oraz refundacji, o której mowa w ust. 4, stanowią dochód budżetu państwa.”;

14) w art. 17:

- a) uchyla się ust. 1a,
- b) po ust. 1b dodaje się ust. 1ba i 1bb w brzmieniu:

„1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa oraz dążą do stałej jego poprawy w systemie kolei Unii, uwzględniając przy tym rozwój prawa unijnego, przepisów międzynarodowych, postęp techniczny i naukowy oraz nadzór nad ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością, w szczególności przez:

- 1) wdrażanie metod wyceny i oceny ryzyka, zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.⁶⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 402/2013”, we współpracy ze sobą i innymi podmiotami;
- 2) przestrzeganie przepisów Unii Europejskiej i krajowych z zakresu bezpieczeństwa kolei;
- 3) ustanowienie i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 4) stosowanie systemowego podejścia do rozwoju i poprawy bezpieczeństwa;
- 5) priorytetowe traktowanie zapobiegania wypadkom;
- 6) zobowiązanie, aby podmioty, o których mowa w ust. 1bb, mające wpływ na bezpieczeństwo kolei, wdrażały niezbędne środki kontroli ryzyka oraz stosowały wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie monitorowania;
- 7) podejmowanie środków naprawczych, w przypadku wykrycia lub powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczących podsystemów strukturalnych, mających na celu wyeliminowanie wykrytych zagrożeń bezpieczeństwa, oraz informowanie o tych zagrożeniach wszystkie zainteresowane podmioty.

⁶⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 185 z 14.07.2015, str. 6.

1bb. Producenci, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, dostawcy usług, materiałów i części, dysponenci, podmioty zamawiające, nadawcy, odbiorcy, załadownicy, wyładownicy, napełniający, opróżniający i przewoźnicy kolejowi są obowiązani do:

- 1) wdrażania niezbędnych środków kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach przy wzajemnej współpracy oraz przy współpracy z innymi podmiotami;
 - 2) zapewnienia, że dostarczone przez nich: podsystemy, akcesoria, sprzęt i usługi są zgodne z wymogami i warunkami użytkowania określonymi w zamówieniach oraz mogą być bezpiecznie użytkowane;
 - 3) podejmowania środków naprawczych, w przypadku wykrycia lub powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczących podsystemów strukturalnych, mających na celu wyeliminowanie wykrytych zagrożeń;
 - 4) informowania o zagrożeniu bezpieczeństwa, o którym mowa w pkt 3, inne zainteresowane podmioty.”,
- c) po ust. 1d dodaje się ust. 1e w brzmieniu:

„1e. W przypadku wymiany wagonów między przewoźnikami kolejowymi każdy uczestniczący w wymianie podmiot przekazuje informacje mające związek z bezpieczną eksploatacją wagonów, w tym dotyczące stanu i historii utrzymania danego wagonu, oraz elementy dokumentacji dotyczące utrzymania, informacje identyfikujące operacje załadunku i listy przewozowe.”;

15) art. 17a otrzymuje brzmienie:

„Art. 17a. 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą i stosują systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolei Unii zdolny spełniać wspólne cele bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, zwanych dalej „TSI”, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), przepisów krajowych w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności.

2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które:

- 1) spełniają określone w ust. 1 wymagania dostosowane do rodzaju, zakresu i obszaru działalności oraz do innych warunków realizowanej działalności;
- 2) określają podział odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych za procesy wykonywane w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 3) wskazują, w jaki sposób kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach struktury organizacyjnej oraz jaki jest udział w tej kontroli osób zatrudnionych i ich przedstawicieli;
- 4) opisują, w jaki sposób jest zapewniane ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 5) zapewniają nadzór nad wszystkimi ryzykami związanymi z prowadzoną działalnością, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług, ryzykiem społecznym oraz ryzykiem działalności innych podmiotów;
- 6) obejmują wszelkie inne niż wymienione w pkt 1–5 elementy konieczne do uwzględnienia ryzyka dla bezpieczeństwa, zgodnie z oceną ryzyka dotyczącą ich własnej działalności;
- 7) określają konieczność wdrażania niezbędnych środków kontroli ryzyka;
- 8) zapewniają informowanie innych podmiotów, mających potencjalny wpływ na bezpieczeństwo systemu kolei Unii, o niezbędnych do wdrożenia środkach kontroli ryzyka;
- 9) są stale rozwijane, w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy, ze wszystkimi przewoźnikami kolejowymi działającymi na danej infrastrukturze oraz ze służbami ratunkowymi i innymi podmiotami, które mogłyby być zaangażowane w razie sytuacji awaryjnej.

3. Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:

- 1) polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego i przekazana wszystkim osobom zatrudnionym;
- 2) procedury służące osiągnięciu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków ustanowionych w TSI, właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, lub w decyzjach organów;
- 3) procedury służące do zapewnienia zgodności z normami i innymi warunkami pojazdów kolejowych w całym cyklu ich życia oraz podsystemów lub składników interoperacyjności w okresie ich użytkowania;

- 4) programy szkolenia personelu, w tym ustalenia dotyczące stanu zdrowia fizycznego i psychicznego, dla zapewnienia utrzymania kompetencji personelu i odpowiedniego wykonywania zadań, aby kompetencje personelu były utrzymywane;
- 5) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz umożliwiające wymianę informacji między organizacjami działającymi w ramach danego systemu kolei;
- 6) procedury i metody określania ryzyka, przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków kontroli ryzyka, w sytuacjach kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub interfejsu człowiek – maszyna – organizacja;
- 7) procedury i wzory dla dokumentowania informacji dotyczących bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- 8) procedury zapewniające, aby zaistniałe wypadki i incydenty, inne niebezpieczne zdarzenia oraz wypadki, których uniknięto, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby były podejmowane niezbędne środki zapobiegawcze;
- 9) przyjęte plany działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej, uzgodnione z Prezesem UTK;
- 10) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany i procedury realizacji tych celów;
- 11) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem.

4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi w wewnętrznych systemach zarządzania bezpieczeństwem określą termin, a także formę przekazywania osobom zatrudnionym w organizacji wykazu przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem, zgodnie z procedurą określoną w załączniku I do rozporządzenia 402/2013, w zakresie dotyczącym obowiązków osób zatrudnionych oraz warunków i bezpieczeństwa pracy.

5. System zarządzania bezpieczeństwem zarządcy uwzględnią skutki działań różnych przewoźników kolejowych na sieci kolejowej oraz zapewnia wszystkim przewoźnikom kolejowym możliwość działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami określonymi w ich jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa.

6. Systemy zarządzania bezpieczeństwem tworzy się w oparciu o wymagania określone w:

- 1) załączniku I do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 26, z późn. zm.⁷⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/762” – w odniesieniu do przewoźników kolejowych;
- 2) załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/762 – w odniesieniu do zarządców.”;

16) po art. 17a dodaje się art. 17aa–17ac w brzmieniu:

„Art. 17aa. Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym, będącym pasażerami pociągu uruchomionego przez tego przewoźnika kolejowego, i ich rodzinom przez informowanie o:

- 1) procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego;
- 2) możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt przewoźnika kolejowego.

Art. 17ab. 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają Prezesowi UTK corocznie, w terminie do dnia 31 maja, raporty w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy.

2. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1, zawierają:

- 1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych celów bezpieczeństwa oraz realizacji krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST);
- 2) przedstawienie realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
- 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei i zarządzaniem infrastrukturą, w tym podsumowanie informacji otrzymanych zgodnie z art. 17 ust. 1bb pkt 4;
- 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;
- 5) sprawozdanie ze stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

⁷⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 14.

3. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający:

- 1) informacje o:
 - a) stanie bezpieczeństwa kolei, z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) na poziomie krajowym, i realizacji krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST),
 - b) zmianach w prawodawstwie dotyczącym bezpieczeństwa kolei,
 - c) wydanych jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa,
 - d) certyfikatach dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM),
 - e) działalności prowadzonej w poprzedzającym roku,
 - f) przewoźnikach kolejowych realizujących zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM),
 - g) doświadczeniach przewoźników kolejowych i zarządców w stosowaniu odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM);
- 2) wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi, w tym informacje o liczbie i wynikach przeprowadzonych kontroli oraz audytów;
- 3) krajowy plan bezpieczeństwa określający działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST).

4. Roczny raport, o którym mowa w ust. 3, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następującego po okresie sprawozdawczym.

Art. 17ac. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) oraz sposób ich obliczania i zestawiania, uwzględniając potrzebę jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.”;

- 17) w art. 17b wyrazy „Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8)” zastępuje się wyrazami „402/2013”;
- 18) w art. 17c wyrazy „wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009” zastępuje się wyrazami „402/2013”;
- 19) w art. 17d w ust. 2 w pkt 1 w lit. b we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „systemu kolei” dodaje się wyraz „Unii”;
- 20) w art. 17e:
 - a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Warunkiem dopuszczenia przedsiębiorcy do korzystania z infrastruktury kolejowej jest posiadanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

2. Z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa są zwolnieni przedsiębiorcy wykonujący wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz torach stacyjnych wyznaczonych przez zarządcę do obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. b–e.”,
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który posiada jednolity certyfikat bezpieczeństwa.”,
 - c) uchyla się ust. 5 i 6;
- 21) w art. 18a:
 - a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy zarządzającego infrastrukturą kolejową usytuowaną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, na wniosek zarządcy, po dokonaniu oceny wniosku zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/762.”,

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

„3a. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie, przedłużenie i aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku.

3b. Każde wydanie, przedłużenie, aktualizowanie, ograniczenie lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa Prezes UTK zgłasza Agencji w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres zarządcy, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji bezpieczeństwa, a w przypadku ograniczenia albo cofnięcia – także jego przyczyny.

3c. Do celów przedłużania autoryzacji bezpieczeństwa Prezes UTK wykorzystuje informacje uzyskane podczas działań nadzorczych.”

c) ust. 4–6 otrzymują brzmienie:

„4. W przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemie „infrastruktura”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” lub „energia” lub w zasadach ich eksploatacji lub utrzymania zarządca niezwłocznie zawiadamia o tym Prezesa UTK.

5. Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o których mowa w ust. 4.

6. Prezes UTK:

- 1) zwraca się do zarządcy w sprawie wystąpienia o aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa – po zmianie przepisów bezpieczeństwa;
- 2) ogranicza albo cofa autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji, w przypadku gdy uzna, że autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie posiadania autoryzacji bezpieczeństwa.”;

22) art. 18b otrzymuje brzmienie:

„Art. 18b. 1. Przewoźnik kolejowy składa wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa do:

- 1) Agencji albo Prezesa UTK – w przypadku gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i stacje graniczne położone w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej;
- 2) Agencji – w przypadku gdy planowany obszar działalności obejmuje również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.

2. Sposób składania wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49, z późn. zm.⁸⁾).

3. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany na okres do 5 lat.

4. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności, jaki obejmuje, oraz obszar działalności.

5. W przypadku przewoźników kolejowych prowadzących ruch do stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Prezesa UTK po przeprowadzeniu przez Prezesa UTK uzgodnień z właściwymi krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa sąsiednich państw członkowskich Unii Europejskiej jest ważny na tym obszarze bez konieczności rozszerzania obszaru działalności.

6. Uzgodnienia, o których mowa w ust. 5, mogą być przeprowadzone osobno w odniesieniu dla każdej sprawy lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między Rzeczpospolitą Polską i sąsiednimi państwami członkowskimi Unii Europejskiej lub w porozumieniu Prezesa UTK z właściwymi krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa tych państw.

7. Przewoźnik kolejowy może objąć posiadane przez siebie bocznice kolejowe jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa, jeżeli są one ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego.”;

⁸⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 1.

23) po art. 18b dodaje się art. 18ba–18bf w brzmieniu:

„Art. 18ba. 1. W przypadku gdy wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa został złożony do Agencji, Prezes UTK ocenia, czy złożona dokumentacja spełnia wymogi określone w przepisach krajowych w zakresie bezpieczeństwa, a wyniki oceny przekazuje Agencji.

2. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z wynikami oceny, o której mowa w ust. 1, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska. W uzasadnionych przypadkach do współpracy włącza się przewoźnika kolejowego.

3. Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, w przypadku negatywnej oceny Prezesa UTK i braku wypracowania wspólnego stanowiska z Agencją.

Art. 18bb. 1. W przypadku złożenia do Prezesa UTK wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, Prezes UTK powiadamia wnioskodawcę, w terminie jednego miesiąca od dnia otrzymania wniosku, że dokumentacja jest kompletna, albo wzywa wnioskodawcę do usunięcia braków.

2. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy odpowiednio od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, albo od dnia usunięcia przez wnioskodawcę braków.

3. Prezes UTK zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, aktualizowanie, ograniczenie lub cofnięcie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przewoźnika kolejowego, datę wystawienia, zakres i ważność jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – także jego przyczyny.

Art. 18bc. 1. Na wniosek przewoźnika kolejowego Prezes UTK aktualizuje wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa w całości albo w części:

- 1) po każdej istotnej zmianie dotyczącej rodzaju lub zakresu działalności;
- 2) przy zmianie obszaru działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w zakresie stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej;
- 3) w przypadku wprowadzenia zmian w prawodawstwie dotyczącym bezpieczeństwa kolei.

2. W przypadku zmiany obszaru działalności polegającej na jego rozszerzeniu, przewoźnik kolejowy dołącza do wniosku dokumentację dotyczącą dodatkowego obszaru działalności.

3. Na wniosek przewoźnika kolejowego Prezes UTK przedłuża wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa na okres nieprzekraczający 5 lat.

4. W celu przedłużenia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa Prezes UTK wykorzystuje informacje uzyskane podczas działań nadzorczych.

5. Do postępowań dotyczących aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa stosuje się przepisy art. 18b ust. 2, 4 i 5, art. 18ba oraz art. 18bb ust. 1 i 2.

Art. 18bd. 1. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK, z co najmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem, o planowanym rozpoczęciu przewozów na zmienionych warunkach dotyczących rodzaju i zakresu działalności.

2. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o znaczących zmianach dotyczących kategorii zawodowej pracowników lub typów użytkowanych pojazdów w terminie 7 dni od daty zakończenia procesu oceny znaczenia zmiany.

Art. 18be. 1. Prezes UTK nadzoruje stosowanie przez zarządców i przewoźników kolejowych systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a, uwzględniając zasady określone we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (CSM).

2. Nadzór, o którym mowa w ust. 1, obejmuje kontrole mające na celu sprawdzenie stosowania:

- 1) systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu monitorowania jego skuteczności;
- 2) indywidualnych lub częściowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym czynności operacyjnych, dostarczania usług utrzymania i materiałów oraz zatrudniania wykonawców w celu monitorowania ich skuteczności;
- 3) odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

3. W ramach wykonywanego nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK wykorzystuje dokumentację zgromadzoną podczas wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, a także może brać pod uwagę wyniki w zakresie bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury oraz, w odpowiednich przypadkach, ośrodków szkoleniowych w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei.

4. W przypadku podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) nadzór, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się w celu zapewnienia stosowania przez te podmioty odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

Art. 18bf. 1. Prezes UTK występuje do Agencji o ograniczenie albo cofnięcie wydanego przez nią jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, jeżeli przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa albo zastosowany wobec niego, na podstawie art. 14 ust. 2a, tymczasowy środek bezpieczeństwa obejmuje okres powyżej 3 miesięcy.

2. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z wnioskiem Prezesa UTK, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepisy art. 18ba ust. 2 i 3. Jeżeli jednolity certyfikat bezpieczeństwa nie zostanie ograniczony albo cofnięty, Prezes UTK cofa tymczasowe środki bezpieczeństwa.

3. Prezes UTK ogranicza albo cofa wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa, jeżeli stwierdzi, że przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki jego wydania.”;

24) art. 18c otrzymuje brzmienie:

„Art. 18c. Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego przewodnik dla wnioskodawców dotyczący wydawania, aktualizacji i przedłużania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa, zawierający wykaz wymaganych dokumentów przedkładanych wraz z wnioskiem.”;

25) w art. 18d ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pracownikom przewoźników kolejowych ubiegających się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach dla maszynistów i drużyn pociągowych oraz swobodny i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego, jeżeli szkolenie takie jest warunkiem uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.”;

26) uchyla się art. 18e i art. 18f;

27) w art. 19:

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

„3b. Przedsiębiorca łączący funkcję zarządcy infrastruktury, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz przewoźnika kolejowego może uzyskać jedno świadectwo bezpieczeństwa dla obu funkcji, po łącznym spełnieniu wymogów, o których mowa w ust. 1 i 2.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) warunki i tryb wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa,
- 2) warunki i tryb wydawania, przedłużania, zmiany i cofania świadectw bezpieczeństwa,
- 3) wzór autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa

– mając na uwadze konieczność stosowania jednolitych standardów postępowania i dokumentacji oraz zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym przy uwzględnieniu zaleceń Komisji Europejskiej.”;

28) w art. 22f w ust. 11 pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 1 i 3–7;

4) w przypadku przyznania przez Prezesa UTK odstępstwa, o którym mowa w art. 25f ust. 1.”;

29) w art. 23 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, zastosowanie mają właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.”;

30) w art. 23a:

a) w ust. 1:

– w pkt 1:

- w lit. b wyrazy „krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR)” zastępuje się wyrazami „europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR)”;
- w lit. c wyrazy „krajowym rejestrze pojazdów kolejowych” zastępuje się wyrazami „europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR)”;

– w pkt 1a lit. a i b otrzymują brzmienie:

- „a) rezerwuje europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, zezwolenia dla typu pojazdu lub deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu,
- b) nadaje europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) dla pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oraz rejestruje go w prowadzonym przez Agencję europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);”;

– w pkt 3 lit. a otrzymuje brzmienie:

- „a) utraty ważności zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu;”;

– w pkt 4 wyrazy „krajowym rejestrze pojazdów kolejowych” zastępuje się wyrazami „europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR)”;

b) w ust. 2:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

- „Pojazd kolejowy wpisuje się do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) po spełnieniu następujących warunków: ”;

– pkt 1 otrzymuje brzmienie

- „1) posiadania ważnego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu;”;

c) w ust. 4 w pkt 1 i 2 wyrazy „krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR)” zastępuje się wyrazami „europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR)”;

31) art. 23b otrzymuje brzmienie:

„Art. 23b. 1. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazdu kolejowego należy uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydane przez:

- 1) Agencję – w przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje jedno lub kilka państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 2) Agencję albo Prezesa UTK – w przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydaje się na wniosek zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, wykonawcy modernizacji albo importera.

3. Sposób złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, określa art. 31 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiającego uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE L 90 z 06.04.2018, str. 66, z późn. zm.⁹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/545”.

4. Sposób przetwarzania wniosku, o którym mowa w ust. 2, oraz podejmowane działania określa rozdział 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.

5. Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu albo odmawia jego wydania w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, gdy postępowanie prowadzone jest przez Prezesa UTK, odmowa wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu następuje w drodze decyzji.

⁹⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 11.

6. W ramach postępowania prowadzonego przez Agencję w sprawie wniosku o wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu Prezes UTK ocenia kompletność, trafność i spójność przesłanej przez Agencję dokumentacji dotyczącej danego postępowania.

7. Jeżeli potwierdzenie spełnienia przesłanek, o których mowa w dokumentacji danego postępowania, wymaga przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, oraz, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku, informuje zarządcę o jego złożeniu. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje zezwolenie albo odmawia jego wydania w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku oraz jednocześnie pisemnie informuje zarządcę o wydanej decyzji. W zezwoleniu Prezes UTK może określić warunki przeprowadzania testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany.

8. Zarządca umożliwia przeprowadzenie testów, o których mowa w ust. 7, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia przez wnioskodawcę, o którym mowa w ust. 2, do Prezesa UTK wniosku o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany.

9. Niezależnie od przeprowadzenia testów w przypadku, o którym mowa w ust. 7, jeżeli w ramach oceny wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wystąpi uzasadniona wątpliwość, Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK może zażądać przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, oraz, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku, informuje zarządcę o jego złożeniu. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje zezwolenie albo odmawia jego wydania w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku oraz jednocześnie pisemnie informuje zarządcę o wydanej decyzji. W zezwoleniu Prezes UTK może określić warunki przeprowadzania testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany. Zarządca umożliwia przeprowadzenie takich testów nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia, w którym Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK zażądał ich przeprowadzenia.

10. Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 2:

- 1) potwierdza kompletność złożonej dokumentacji albo
- 2) wzywa do uzupełnienia złożonej dokumentacji we wskazanym terminie.

11. W przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, przepisy ust. 1–10 stosuje się po uzyskaniu odstępstwa, o którym mowa w art. 25f ust. 1.

12. W przypadku zawarcia przez Prezesa UTK porozumienia z krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa sąsiednich państw członkowskich Unii Europejskiej lub w przypadku zawarcia stosownych umów międzynarodowych w sprawie ruchu transgranicznego, zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu może obejmować stacje przygraniczne sąsiednich państw członkowskich Unii Europejskiej bez konieczności rozszerzania obszaru użytkowania pojazdu kolejowego.

13. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji odmawiającej wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wystąpić do organu, który ją wydał, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

14. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy rozpatruje się w terminie 2 miesięcy od dnia jego otrzymania.

15. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję, wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.”;

32) uchyla się art. 23c;

33) po art. 23c dodaje się art. 23ca w brzmieniu:

„Art. 23ca. 1. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK, o której mowa w art. 23b ust. 6, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska.

2. Agencja i Prezes UTK mogą włączyć do współpracy, o której mowa w ust. 1, wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2.

3. W przypadku braku wypracowania przez Agencję i Prezesa UTK wspólnego stanowiska, o którym mowa w ust. 1, w terminie miesiąca od dnia przekazania przez Agencję informacji o braku akceptacji oceny Prezesa UTK, Agencja samodzielnie podejmuje decyzję w sprawie wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu.

4. Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, w przypadku negatywnej oceny Prezesa UTK i braku wypracowania wspólnego stanowiska z Agencją.”;

34) art. 23d i art. 23e otrzymują brzmienie:

„Art. 23d. 1. Wnioskodawca, o którym mowa w art. 23b ust. 2, może wystąpić z wnioskiem o zezwolenie dla typu pojazdu. Przepisy art. 23b stosuje się.

2. Wniosek o zezwolenie dla typu pojazdu można złożyć wraz z wnioskiem o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, jeżeli obejmuje on ten sam obszar użytkowania.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu stanowi jednocześnie zezwolenie dla typu pojazdu.

4. Wprowadzenie do obrotu kolejnych pojazdów kolejowych zgodnych z dopuszczonym typem pojazdu następuje na podstawie deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu wystawionej przez wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2.

5. Deklaracja zgodności z typem jest wystawiana zgodnie z:

- 1) procedurami weryfikacji odpowiednich TSI lub
- 2) w przypadku gdy TSI nie mają zastosowania – procedurami oceny zgodności określonymi w module B w połączeniu z modulem D, module B w połączeniu z modułami F oraz H1 załącznika II do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82).

6. W przypadku gdy zezwolenie dla typu pojazdu wydał Prezes UTK, przekazuje on taką informację do Agencji, w celu zarejestrowania typu pojazdu w prowadzonym przez Agencję europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.

7. W przypadku zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie dla typu pojazdu, Agencja albo, w stosownym przypadku, Prezes UTK może nakazać odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu, jeżeli stanowią tak zmienione TSI lub przepisy krajowe. Dokonując odnowienia zezwolenia, weryfikuje się wyłącznie kryteria wynikające z przepisów ulegających zmianie.

8. Odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia dla typu pojazdu.

Art. 23e. Wykaz dokumentów, które należy załączyć do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 2, określa pkt 18 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.”;

35) uchyla się art. 23f;

36) po art. 23f dodaje się art. 23fa w brzmieniu:

„Art. 23fa. 1. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy uzyska wiedzę, że użytkowany przez niego pojazd kolejowy nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań systemu kolei, przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei. Przewoźnik kolejowy informuje o przyjętych środkach naprawczych Agencję i Prezesa UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich przyjęcia.

2. Jeżeli przewoźnik kolejowy uzyska dowody potwierdzające, że niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei istniała w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, przekazuje je Agencji i Prezesowi UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich uzyskania oraz przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu kolejowego z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.

3. Jeżeli Prezes UTK w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub z innych źródeł uzyska wiedzę, że pojazd kolejowy lub typ pojazdu, posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu, mimo użytkowania go zgodnie z przeznaczeniem, nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań systemu kolei, niezwłocznie wzywa przewoźnika kolejowego eksploatującego taki pojazd lub typ pojazdu do przyjęcia niezbędnych środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.

4. O każdym przypadku, o którym mowa w ust. 3, Prezes UTK niezwłocznie informuje Agencję i inne krajowe organy do spraw bezpieczeństwa pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej.

5. Jeżeli w przypadkach określonych w ust. 1 i 3 środki naprawcze zastosowane przez przewoźnika kolejowego nie zapewniają zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i gdy ta niezgodność prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Prezes UTK wprowadza tymczasowe środki bezpieczeństwa, o których mowa w art. 14 ust. 2a. Równoległe Prezes UTK albo Agencja może zawiesić zezwolenie dla typu pojazdu.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 3, Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK w następstwie przeglądu skuteczności środków naprawczych może, w drodze decyzji, unieważnić albo zmienić wydane zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu, w szczególności jeżeli zostanie udowodnione, że w momencie udzielania zezwolenia nie zostało spełnione jedno z zasadniczych wymagań systemu kolei i niespełnienie tego wymagania prowadziło do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

7. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 3, niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei ogranicza się do części obszaru użytkowania pojazdu kolejowego lub typu pojazdu oraz niezgodność ta zachodziła w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenia dla typu pojazdu, Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK zmienia, w drodze decyzji, wydane zezwolenie w celu wyłączenia części obszaru użytkowania, w której zachodzi niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.

8. Podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji Agencji albo Prezesa UTK wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Wystąpienie z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy wstrzymuje wykonanie decyzji. Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK rozpatruje wniosek w terminie miesiąca od dnia jego otrzymania.

9. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję, podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie, o którym mowa w art. 59 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 tego rozporządzenia.

10. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Prezes UTK podtrzyma dotychczasową decyzję, podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie 2 miesięcy od dnia doręczenia decyzji wnieść skargę do sądu administracyjnego.

11. Prezes UTK przesyła Agencji kopię decyzji, o której mowa w ust. 6, nie później niż w terminie 14 dni od dnia jej wydania.

12. Informacja o wydaniu decyzji, o której mowa w ust. 6, jest zamieszczana odpowiednio w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) albo europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.

13. W przypadku podjęcia przez Agencję albo, w stosownych przypadkach, Prezesa UTK decyzji, o której mowa w ust. 6, przewoźnicy kolejowi, którzy użytkują typ pojazdu objęty decyzją, przyjmują niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei. Przewoźnik kolejowy informuje o przyjętych środkach naprawczych Agencję i Prezesa UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich przyjęcia.

14. W przypadku podjęcia przez Agencję albo, w stosownych przypadkach, Prezesa UTK decyzji, o której mowa w ust. 6, żaden pojazd kolejowy typu objętego taką decyzją nie może być użytkowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W celu przywrócenia takich pojazdów do użytkowania należy ponownie złożyć wniosek, o którym mowa w art. 23b ust. 2 lub art. 23d ust. 1.”;

37) uchyla się art. 23g;

38) w art. 23h wyrazy „krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR)” zastępuje się wyrazami „europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR)”;

39) art. 23i i art. 23j otrzymują brzmienie:

„Art. 23i. 1. W przypadku odnowienia lub modernizacji pojazdu kolejowego jest wymagane uzyskanie nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, jeżeli:

- 1) zmieniono wartości parametrów określonych w TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania, w taki sposób, że wartości te nie mieszczą się w akceptowalnym zakresie określonym w tych dokumentach;
- 2) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu kolejowego;
- 3) wymagają tego odpowiednie TSI.

2. Do uzyskania nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepis art. 23b.

3. W przypadku gdy wnioskodawca, o którym mowa w art. 23b ust. 2, zamierza rozszerzyć obszar użytkowania pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu na nowe sieci kolejowe na terytorium:

- 1) Rzeczypospolitej Polskiej, występuje do organu, który wydał pierwotne zezwolenie,
- 2) innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, występuje do Agencji

– z wnioskiem o wydanie nowego zezwolenia z rozszerzonym obszarem użytkowania, dołączając zaktualizowaną dokumentację. Wykaz dokumentów, które należy dołączyć do wniosku, określa pkt 18 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545. Przepisy art. 23b ust. 3–15 i art. 23ca stosuje się.

Art. 23j. 1. Przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), który zapewnia utrzymanie pojazdu w sposób gwarantujący jego bezpieczną eksploatację. Podmiot ten jest ujęty w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR).

2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) za pomocą udokumentowanego systemu utrzymania:

- 1) zapewnia, aby pojazdy były utrzymywane zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu oraz obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i odpowiednimi przepisami TSI;
- 2) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (CSM), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;
- 3) zapewnia umowne zobowiązanie wykonawców do wdrażania środków kontroli ryzyka przez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie monitorowania;
- 4) zapewnia identyfikowalność działań dotyczących utrzymania.

3. System utrzymania obejmuje następujące funkcje:

- 1) zarządzania – nadzorującą i koordynującą funkcje utrzymania, o których mowa w pkt 2–4, i zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu kolejowego w systemie kolei Unii;
- 2) rozwoju utrzymania – zarządzającą dokumentacją utrzymania, w tym konfiguracją pojazdu kolejowego, w oparciu o dane projektowe i operacyjne oraz w oparciu o informacje o funkcjonowaniu pojazdu kolejowego, w tym uzyskane na podstawie dotychczasowych doświadczeń;
- 3) zarządzania utrzymaniem taboru – zarządzającą wycofaniem pojazdu kolejowego do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania;
- 4) przeprowadzania utrzymania – w ramach której jest przeprowadzane utrzymanie techniczne pojazdu kolejowego lub jego części oraz jest przygotowywana dokumentacja dotycząca dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego.

4. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) wykonuje samodzielnie funkcję zarządzania, o której mowa w ust. 3 pkt 1. Funkcje, o których mowa w ust. 3 pkt 2–4, lub ich część mogą zostać zlecone innym podmiotom.

5. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia, aby funkcje, o których mowa w ust. 3, były zgodne z podstawowymi elementami określonymi w ust. 6.

6. Podstawowymi elementami systemu utrzymania są:

- 1) przywództwo – zobowiązanie do rozwijania i wdrażania systemu utrzymania, w tym ciągle doskonalenie jego skuteczności;
- 2) ocena ryzyka – uporządkowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów kolejowych, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów eksploatacyjnych i działań innych przewoźników kolejowych lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka;
- 3) monitorowanie – uporządkowane podejście, które ma zapewnić istnienie środków kontroli ryzyka, ich właściwe funkcjonowanie i osiągnięcie celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);
- 4) ciągle doskonalenie – uporządkowane podejście służące analizie informacji pochodzących z regularnego monitorowania, audytowania lub innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, aby zdobywać doświadczenia i stosować środki zapobiegawcze lub naprawcze w celu utrzymywania lub zwiększania poziomu bezpieczeństwa;

- 5) struktura i odpowiedzialność – uporządkowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie bezpieczeństwa, a także wskazywać sposób, w jaki kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach struktury organizacyjnej oraz zakres udziału osób zatrudnionych i ich przedstawiciele na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej;
- 6) zarządzanie kompetencjami – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez osoby zatrudnione kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);
- 7) informacje – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez kierownictwo na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe;
- 8) dokumentacja – uporządkowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji;
- 9) działania w zakresie zlecenia podwykonawstwa – uporządkowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, aby osiągać cele podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz wypełniać wszystkie kompetencje i wymogi;
- 10) działania w zakresie utrzymania – uporządkowane podejście, które ma zapewnić:
 - a) aby działania w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo i elementy krytyczne dla bezpieczeństwa były określone i właściwie zarządzane oraz aby konieczne zmiany w tych działaniach w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo były określone, właściwie zarządzane z wykorzystaniem informacji uzyskanych na podstawie dotychczasowych doświadczeń oraz z zastosowaniem wspólnych metod oceny ryzyka i właściwie udokumentowane,
 - b) zgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei,
 - c) wdrożenie i sprawdzanie obiektów, wyposażenia i narzędzi utrzymania, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do świadczenia usług utrzymania,
 - d) analizę wstępnej dokumentacji związanej z pojazdem kolejowym w celu zapewnienia pierwszej dokumentacji dotyczącej utrzymania i jej właściwego wykorzystywania podczas przygotowywania zamówień na usługi utrzymania,
 - e) aby komponenty, w tym części zamienne, i materiały były: wykorzystywane w sposób zgodny z zamówieniami na usługi utrzymania i dokumentacją dostawcy, składowane, obsługiwane i transportowane we właściwy sposób, zgodny z określonym w zamówieniach na usługi utrzymania i dokumentacji dostawcy, oraz zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi oraz z wymogami zawartymi w zamówieniach na usługi utrzymania,
 - f) aby odpowiednie i właściwe obiekty, wyposażenie i narzędzia były określone, wskazane, zapewnione, zarejestrowane i udostępniane w celu świadczenia usług utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i innymi specyfikacjami mającymi zastosowanie, z zapewnieniem bezpiecznego świadczenia usług utrzymania, ergonomii i ochrony zdrowia,
 - g) aby podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) dysponowały procedurami zapewniającymi, że sprzęt do pomiarów, wszystkie obiekty, elementy wyposażenia i narzędzia były właściwie użytkowane, skalibrowane, przechowywane i utrzymywane;
- 11) działania kontrolne – uporządkowane podejście, które ma zapewnić:
 - a) wycofywanie pojazdów kolejowych z eksploatacji ze względu na planowane, warunkowe lub naprawcze działania w zakresie utrzymania lub w przypadku wystąpienia uszkodzenia, lub ze względu na zaistnienie innych potrzeb,
 - b) konieczne środki kontroli jakości,
 - c) wykonywanie zadań w zakresie utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i wydawanie dokumentów przywrócenia do eksploatacji obejmujących ewentualne ograniczenia użytkowania,
 - d) aby ewentualne przypadki niezgodności podczas stosowania systemu zarządzania, które mogłyby skutkować wypadkami, incydentami, wypadkami, których uniknięto, lub innymi niebezpiecznymi zdarzeniami, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby niezbędne działania zapobiegawcze były podejmowane zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania,
 - e) okresowe audyty wewnętrzne i proces monitorowania zgodny ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania.

7. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz podmioty wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w ust. 3 pkt 2–4 podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonych w art. 7 rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

8. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje certyfikaty, odmawia ich wydania, ogranicza zakres stosowania, zmienia, zawiesza, cofa oraz przedłuża ważność certyfikatów, jeżeli zachodzą przesłanki określone w art. 8 oraz załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

9. W toku procedury certyfikacji, o której mowa w ust. 7, Prezes UTK:

- 1) uzyskuje dowody potwierdzające, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ustanowił system utrzymania, w celu zapewnienia w przypadku każdego pojazdu kolejowego, za którego utrzymanie jest odpowiedzialny, stanu umożliwiającego bezpieczną eksploatację;
- 2) ocenia zdolność podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) do spełnienia podstawowych elementów określonych w ust. 6 i do spójnego ich stosowania;
- 3) w przypadku certyfikacji warsztatów utrzymaniowych ocenia zgodność z podstawowymi elementami określonymi w ust. 6 stosowanymi do odpowiednich funkcji i działań, które są certyfikowane.

10. W postępowaniach, o których mowa w ust. 8, składa się kopie dokumentów, o których mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

11. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom, o których mowa w ust. 7, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 2019/779.

12. Zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku:

- 1) pojazdów kolejowych zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,
- 2) pojazdów kolejowych eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm, i w przypadku gdy spełnienie warunków określonych w ust. 1 zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej,
- 3) wagonów towarowych i wagonów pasażerskich użytkowanych wspólnie z państwami trzecimi, w których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm

– może realizować przewoźnik kolejowy przemieszczający te pojazdy kolejowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, po uzyskaniu od Prezesa UTK certyfikatu, o którym mowa w ust. 8.

13. Certyfikaty wydawane zgodnie z ust. 7 są wydawane na okres nie dłuższy niż 5 lat i przedłużane na okres nieprzekraczający kolejnych 5 lat.

14. W przypadkach określonych w art. 3 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 2019/779 zgodność z warunkami określonymi w ust. 2–6 może zostać potwierdzona w ramach procedur wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

15. Prezes UTK nadzoruje ciągłą zgodność z wymogami i kryteriami oceny, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779, po przyznaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania.”;

40) po art. 23j dodaje się art. 23k w brzmieniu:

„Art. 23k. 1. Przewoźnik kolejowy przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu kolejowego sprawdza, czy ten pojazd:

- 1) uzyskał zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu i jest właściwie zarejestrowany;
- 2) jest kompatybilny z trasą, na której będzie eksploatowany na podstawie krajowego rejestru infrastruktury (RINF), odpowiednich TSI lub innych informacji przekazanych bezpłatnie przez zarządcę;
- 3) jest odpowiednio zintegrowany w zestawieniu pociągu, w którym ma być eksploatowany, z uwzględnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz TSI Ruch kolejowy.

2. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy po sprawdzeniu, o którym mowa w ust. 1, ma uzasadnione wątpliwości co do bezpiecznej eksploatacji pojazdu kolejowego, składa wniosek do zarządcy o umożliwienie przeprowadzenia dodatkowych badań pojazdu kolejowego.

3. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca umożliwia przeprowadzenie dodatkowych badań pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wniosku.”;

41) w art. 24:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego jest wystawienie przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

2. W przypadku pojazdów kolejowych, dla których nie określono podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), warunkiem rozpoczęcia ich użytkowania jest wystawienie świadectwa sprawności technicznej przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcę zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze. Dla pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych, pojazdów przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego świadectwo sprawności technicznej może wystawić również dysponent.”,

b) uchyla się ust. 4a;

42) tytuł rozdziału 4a otrzymuje brzmienie: „Warunki zapewnienia interoperacyjności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”;

43) w art. 25a:

a) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„System kolei Unii dzieli się na podsystemy:”,

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Podsystemy strukturalne uznaje się za spełniające zasadnicze wymagania systemu kolei, jeżeli są objęte deklaracją weryfikacji WE potwierdzającą zgodność podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i spełnianie wymagań zawartych w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej, w tym w TSI, oraz we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.”;

44) art. 25b otrzymuje brzmienie:

„Art. 25b. 1. Do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania zasadniczych wymagań systemu kolei, a także postępowań w sprawie tych podsystemów, stosuje się odpowiednio przepisy art. 4 pkt 1, 3, 9, 11, 14 i 24–27 oraz rozdziałów 4, 5 i 7 z wyłączeniem art. 35, art. 74, art. 75 i art. 79 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2. Do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania zasadniczych wymagań systemu kolei, a także postępowań w sprawie tych składników interoperacyjności, stosuje się przepisy art. 4 pkt 1, 3, 9, 11, 14 i 24–27, art. 8 ust. 3 i 4 oraz rozdziałów 4, 5 i 7 z wyłączeniem art. 35, art. 74, art. 75 i art. 79 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”;

45) w art. 25ca:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą zgodność ze zharmonizowanymi normami lub ich częściami, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei objętymi tymi normami lub ich częściami, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.”,

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Dokonanie weryfikacji WE podsystemu, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tego podsystemu w systemie kolei Unii.

6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa, jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa, a także kontroli spełnienia wymagań zawartych w autoryzacji bezpieczeństwa, jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa lub świadectwie bezpieczeństwa, stosując procedury oceny i weryfikacji ustanowione w TSI lub we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.”;

46) w art. 25cb:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jednostka notyfikowana przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie:

- 1) projektowania;
- 2) budowy;
- 3) końcowych prób podsystemu.”,

c) ust. 5a otrzymuje brzmienie:

„5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania systemu kolei, jednostka notyfikowana wydaje pośrednie potwierdzenie weryfikacji.”,

d) uchyla się ust. 5b i 5c,

e) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu jednostka notyfikowana uwzględnia pośrednie potwierdzenia weryfikacji i sprawdza:

- 1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji, o ile uprzednio zostały wydane;
- 2) czy potwierdzenia, o których mowa w pkt 1, uwzględniają wymagania określone w TSI;
- 3) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;
- 4) kompletność i poprawność deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności wraz z kopiami certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności dla wszystkich składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie;
- 5) czy budowle i urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzące w skład podsystemu, zostały wprowadzone do obrotu zgodnie z przepisami ustawy;
- 6) wszystkie elementy podsystemu nieobjęte pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji;
- 7) wyniki końcowych prób podsystemu.”;

47) w art. 25cc:

a) w ust. 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań systemu kolei;”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei określonymi w TSI.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Prezes UTK nie może:

- 1) zakazywać, ograniczać lub utrudniać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności tworzących system kolei Unii, które spełniają zasadnicze wymagania systemu kolei;
- 2) wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.”,

c) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską, Agencję i państwa członkowskie Unii Europejskiej o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana:

- 1) brakiem możliwości spełnienia zasadniczych wymagań systemu kolei;
- 2) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeżeli były one zastosowane;
- 3) nieadekwatnością specyfikacji europejskich.”;

48) w art. 25d:

a) ust. 1–4 otrzymują brzmienie:

„1. Prezes UTK publikuje listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, gdy:

- 1) w TSI, w szczególności dotyczących punktów otwartych, nie ujęto wszystkich aspektów zasadniczych wymagań systemu kolei;
- 2) została wydana decyzja o przyznaniu odstępstwa od obowiązku stosowania TSI;
- 3) zachodzi szczególny przypadek zdefiniowany w TSI;
- 4) wykonuje się ocenę zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową;
- 5) typy urządzeń i typy budowli nie zostały ujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności;
- 6) sieci kolejowe albo ich części oraz pojazdy kolejowe nie są objęte obowiązkiem stosowania TSI;
- 7) zachodzi pilna potrzeba przywrócenia lub utrzymania ruchu kolejowego po wypadku, klęsce żywiołowej lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych.

2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1, i przekazuje ją, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej i Agencji:

- 1) przy każdej zmianie listy krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub
- 2) po zgłoszeniu nowych wniosków o odstępstwo, o którym mowa w art. 25f ust. 1, lub
- 3) po publikacji TSI, lub
- 4) gdy zakres i przedmiot krajowych przepisów technicznych lub dokumentów normalizacyjnych pokrywa się z nowo wydaną lub zmienioną TSI

– za pomocą systemu informatycznego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

3. Lista, o której mowa w ust. 1, jest udostępniana w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego.

4. Prezes UTK nie informuje Agencji i Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).”;

b) uchyla się ust. 5 i 6;

49) w art. 25e:

a) ust. 1–2 otrzymują brzmienie:

„1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, na które Prezes UTK wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

1a. Podsystem strukturalny, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, może być dopuszczony do eksploatacji, jeżeli:

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

1b. W przypadku podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany do czasu uzyskania nowego zezwolenia, na zasadach określonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem zarządcy.

2. Na wniosek zainteresowanego podmiotu zamawiającego, zarządcy, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c. Odmowa dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, następuje w drodze decyzji.”,

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

„2a. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, wydaje się według stanu prawnego obowiązującego w dniu złożenia wniosku o wydanie tego zezwolenia.”,

c) w ust. 3 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) dokumenty potwierdzające zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i krajowy rejestr infrastruktury (RINF);

3) dokumenty potwierdzające bezpieczną integrację tych podsystemów, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, krajowy rejestr infrastruktury (RINF), a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM).”,

d) uchyla się ust. 3a,

e) ust. 4 i 4a otrzymują brzmienie:

„4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, sprawdza dokumentację pod względem jej kompletności, trafności oraz spójności. W przypadku przytorowych urządzeń ERTMS Prezes UTK sprawdza także zgodność z warunkami określonymi w decyzji Agencji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych albo z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

4a. Prezes UTK w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, albo wzywa do usunięcia braków.”,

f) po ust. 4a dodaje się ust. 4b–4d w brzmieniu:

„4b. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku.

4c. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji, o której mowa w ust. 2.

4d. Prezes UTK rozpatruje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 2 miesięcy od dnia jego otrzymania.”,

g) w ust. 5 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Prezes UTK nie może zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, które spełniają zasadnicze wymagania systemu kolei. W szczególności nie może wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone.”,

h) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 25a ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań systemu kolei.

7. Prezes UTK informuje Komisję Europejską o przeprowadzeniu kontroli, o której mowa w ust. 6, w terminie 7 dni od dnia podjęcia decyzji o jej przeprowadzeniu i przedstawia przyczyny jej przeprowadzenia.”,

i) dodaje się ust. 9 i 10 w brzmieniu:

„9. Prezes UTK opracowuje i udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wytyczne dotyczące procedury uzyskiwania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, oraz wykaz wymaganych dokumentów.

10. Prezes UTK wydaje niewiążące opinie w celu określenia sposobów wykazania spełnienia wymagań zawartych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.”;

50) po art. 25e dodaje się art. 25ea w brzmieniu:

„Art. 25ea. 1. Zarządca, użytkownik bocznic kolejowej, przewoźnik kolejowy lub inwestor jest obowiązany złożyć do Agencji wnioski o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych związanych z planowaną zabudową urządzeń przytorowych ERTMS, jeżeli zakres planowanych prac wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest składany przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w celu potwierdzenia przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) projekt specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych;
- 2) dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami kolejowymi, które mają być eksploatowane na objętych danym projektem inwestycyjnym: linii kolejowej lub jej fragmencie, kilku liniach kolejowych lub sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany;
- 3) dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI;
- 4) inne stosowne dokumenty, w tym opinię Prezesa UTK w zakresie planowanych do zastosowania rozwiązań technicznych urządzeń przytorowych ERTMS, deklaracje weryfikacji WE lub certyfikaty zgodności WE.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, wraz z wymaganą dokumentacją składa się do Agencji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

5. Prezes UTK może wydać opinię, o której mowa w ust. 3 pkt 4:

- 1) podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, przed złożeniem wniosku do Agencji;
- 2) na wniosek Agencji, w przypadku złożenia do niej wniosku przez podmiot, o którym mowa w ust. 1.

6. W przypadku gdy po wydanej przez Agencję decyzji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1, uległa zmianie specyfikacja istotnych warunków zamówienia, podmiot, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym Agencję i Prezesa UTK za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

7. W przypadku, o którym mowa w art. 25f ust. 1 pkt 1, podmiot, o którym mowa w ust. 1, nie składa do Agencji ponownego wniosku, o którym mowa w ust. 1.”;

51) w art. 25f:

a) w ust. 1:

– we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „przewoźnik kolejowy,” dodaje się wyrazy „użytkownik bocznic kolejowej,”

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI; w tym przypadku odstępstwo jest przyznawane na okres poprzedzający odbudowę sieci kolejowej;”

b) uchyla się ust. 2,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 5, występuje do Komisji Europejskiej o zaopiniowanie wniosku o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI lub ich części, przekazuje dokumentację załączoną do wniosku, o którym mowa w ust. 1, oraz wskazuje regulacje, które będą miały zastosowanie zamiast właściwej TSI lub jej części, w tym w szczególności zawarte we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.”

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

„3a. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, wydaje decyzję w sprawie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania właściwej TSI lub jej części, jeżeli uzna, że zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4, albo odmowy przyznania takiego odstępstwa, jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4. W przypadku przyznania odstępstwa informuje o tym Komisję Europejską.”

e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik boczniczy kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający stosuje wskazane przez Prezesa UTK regulacje, o których mowa w ust. 3, do czasu wydania decyzji przez Komisję Europejską.”

f) uchyla się ust. 5,

g) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 5, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:

1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska:

- a) podjęła decyzję o pozytywnym zaopiniowaniu wniosku, nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
- b) nie podjęła decyzji w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo

2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI:

- a) po decyzji Komisji Europejskiej o negatywnym zaopiniowaniu wniosku, podjętej nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
- b) po stwierdzeniu, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 2, 3 albo 5.”;

52) w art. 25g:

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

„2a. Wartości parametrów zapisane w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) wykorzystuje się w połączeniu z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu w celu sprawdzenia zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową.

2b. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF) może określać warunki i ograniczenia korzystania z infrastruktury kolejowej w nim zawartej.”

b) w ust. 3 po wyrazie „Zarządcy” dodaje się wyrazy „, , przewoźnicy kolejowi”;

53) uchyla się art. 25ga;

54) po art. 25ga dodaje się art. 25gb w brzmieniu:

„Art. 25gb. 1. W odniesieniu do pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, dysponent składa do Prezesa UTK wnioski o rejestrację tego pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), jeżeli obszar użytkowania tego pojazdu obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. W przypadku gdy obszar użytkowania wprowadzonego do obrotu pojazdu kolejowego obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz terytorium co najmniej jednego innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, dysponent składa wnioski o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) do Prezesa UTK albo do jednostki rejestrującej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, którego terytorium obejmuje obszar użytkowania pojazdu.

3. Dysponent niezwłocznie zawiadamia Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych w odniesieniu do zarejestrowanych przez niego pojazdów kolejowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), w tym o wycofaniu pojazdu z eksploatacji lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji.

4. W przypadku pojazdów kolejowych wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a następnie eksploatowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Prezes UTK zapewnia temu państwu członkowskiemu możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu, w tym danych dotyczących dysponenta danego pojazdu, podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz ograniczeń sposobu użytkowania pojazdu.”;

55) w art. 25ia w ust. 1 wyrazy „sterowanie urządzenia – przytorowe” zastępuje się wyrazami „sterowanie – urządzenia przytorowe”;

56) art. 25k otrzymuje brzmienie:

„Art. 25k. 1. W przypadkach odnowienia lub modernizacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, podmiot zamawiający, producent albo jego upoważniony przedstawiciel przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt. W terminie miesiąca od dnia wpływu dokumentacji Prezes UTK może zażądać odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając termin nie dłuższy niż miesiąc do ich przedłożenia. Jeżeli Prezes UTK nie zażądał informacji uzupełniających w terminie miesiąca od wpływu dokumentacji, dokumentację tę uznaje się za kompletną.

2. Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące od dnia stwierdzenia kompletności dokumentacji lub od dnia upływu terminu na przedłożenie odpowiednich informacji uzupełniających, zgodnie z ust. 1, może z urzędu nakazać, w drodze decyzji, uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji, jeżeli:

- 1) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu;
- 2) wymagają tego odpowiednie TSI;
- 3) wymagają tego krajowe plany wdrażania odnośnej TSI lub
- 4) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia.

3. Jeżeli dokumentacja przekazana zgodnie z ust. 1 dotyczy podsystemu „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmującego urządzenia europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) lub globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R), Prezes UTK przed wydaniem decyzji w sprawie nakazania uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji zwraca się o opinię do Agencji.”;

57) w art. 25s w ust. 2 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) pośrednich potwierdzeniach weryfikacji i przypadkach odmowy ich wydania,”;

58) uchyla się art. 25t;

59) art. 25ta otrzymuje brzmienie:

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

- 1) zasadnicze wymagania systemu kolei;
- 2) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, w tym moduły oceny zgodności, oraz wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania, w celu sprawdzenia zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową;
- 4) zakres dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

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

- 1) obowiązujące TSI;
- 2) konieczność zapewnienia jednostce notyfikowanej wszelkich informacji, które są niezbędne do właściwego przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemu;
- 3) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pojazdów kolejowych w systemie kolei Unii;
- 4) konieczność przeprowadzenia procedur oceny zgodności podsystemów w oparciu o moduły oceny zgodności;
- 5) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
- 6) konieczność zapewnienia spójności dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu.”;

60) w art. 28b w ust. 7 skreśla się wyrazy „pełnionego w domu”;

61) w art. 28e:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności.”;

b) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei;”;

c) ust. 3a otrzymuje brzmienie:

„3a. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o których mowa w ust. 2, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 28g ust. 1 i 2.”;

62) art. 28g otrzymuje brzmienie:

„Art. 28g. 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także do przekazywania związanych z nimi wszelkich posiadanych informacji na żądanie tych organów.

2. Prezes UTK zgłasza Komisji wypadki i incydenty, o których mowa w art. 28e ust. 2 i 2a, które w jego ocenie spełniają przesłanki określone w tych przepisach, oraz przekazuje Komisji wszelkie posiadane informacje.

3. Zgłoszenia, o których mowa w ust. 1 i 2, są niezwłocznie uaktualniane lub uzupełniane, w przypadku uzyskania dodatkowych informacji przez zgłaszającego.”;

63) w art. 28h:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

„3a. W przypadku postępowań dotyczących pojazdów kolejowych posiadających zezwolenie na wprowadzenie do obrotu wydane przez Agencję lub przewoźników kolejowych, którym Agencja wydała jednolity certyfikat bezpieczeństwa, Komisja może zwrócić się do Agencji w celu przedstawienia przez nią wyjaśnień lub przekazania niezbędnych informacji, dokumentów i zapisów dotyczących tych pojazdów kolejowych lub przewoźników kolejowych.”;

64) art. 28i otrzymuje brzmienie:

„Art. 28i. Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub Agencji o konsultacje eksperckie, przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen, o ile taka pomoc nie zagraża niezależności Komisji.”;

65) w art. 28j:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów z państw członkowskich Unii Europejskiej, jeżeli:

- 1) przewoźnik kolejowy mający siedzibę w jednym z tych państw członkowskich i dla którego wydano w nim licencję brał udział w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie;
- 2) pojazd lub pojazdy kolejowe zarejestrowane lub utrzymywane w jednym z tych państw członkowskich uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie.”

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Zaproszone przez Komisję podmioty, o których mowa w ust. 3, mają prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników, a personel tych podmiotów jest uprawniony do korzystania z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 28h ust. 2.”;

66) po art. 28j dodaje się art. 28ja i art. 28jb w brzmieniu:

„Art. 28ja. Komisja uczestniczy we współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej, wspieranej przez Agencję, zgodnie z art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

Art. 28jb. Komisja może uczestniczyć w programie wzajemnych ocen realizowanym w ramach współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej.”;

67) w art. 28k ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. O prowadzonym postępowaniu i jego postępach Komisja informuje właściwego zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, Agencję, Prezesa UTK, organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, poszkodowanych, osoby bliskie ofiarom śmiertelnym, właścicieli zniszczonego mienia, producentów, służby ratunkowe oraz innych zainteresowanych w miarę możliwości, umożliwiając im przedkładanie opinii lub informacji w sprawie postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów, o których mowa w art. 28l ust. 1, 5a i 6.”;

68) w art. 28l:

a) uchyla się ust. 3,

b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

„5a. Jeżeli nie jest możliwe ogłoszenie raportu z postępowania w terminie 12 miesięcy od dnia zdarzenia, Komisja ogłasza tymczasowe raporty z postępowania najpóźniej w każdą kolejną rocznicę zaistnienia zdarzenia, aż do dnia ogłoszenia raportu z postępowania.”,

d) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7. Komisja ogłasza raporty, o których mowa w ust. 1, 5a i 6, w sposób określony w regulaminie działania Komisji.

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

69) w art. 28m ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W skład komisji kolejowych wchodzi w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych, zarządców lub użytkowników bocznic kolejowych, których pojazdy kolejowe lub zatrudnione osoby uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie lub których infrastruktura kolejowa ma związek z tym poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem.”;

70) w art. 65 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kto eksploatuje pojazd kolejowy bez ważnego przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779, podlega karze grzywny.”;

71) w art. 66 w ust. 1:

- a) w pkt 1 w lit. b przecinek zastępuje się średnikiem i uchyla się lit. c,
- b) w pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:
„a) nieterminowo przedłożył Prezesowi UTK raport w sprawie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17ab ust. 1,”
- c) pkt 8 otrzymuje brzmienie:
„8) dysponent, który, wbrew obowiązкови określonymu w art. 25gb ust. 3, nie zawiadomił Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych w odniesieniu do zarejestrowanych przez niego pojazdów kolejowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), w tym o wycofaniu pojazdu z eksploatacji lub o decyzji o przedłużeniu jego rejestracji,”
- d) w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:
„10) podmiot, który, wbrew obowiązкови określonymu w art. 14aa ust. 3, nie udzielił odpowiedzi na ostrzeżenie Prezesa UTK.”;

72) po załączniku nr 1 do ustawy dodaje się załącznik nr 1a do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. Do kontroli prowadzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3. 1. Postępowania w sprawie wydania, przedłużenia i zmiany autoryzacji bezpieczeństwa, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzi się na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Do postępowań w sprawie cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Do postępowań w sprawie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

4. Do postępowań w sprawie ważności świadectw sprawności technicznej, prowadzonych na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem 16 czerwca 2022 r., stosuje się przepisy dotychczasowe.

5. Do postępowań w sprawie wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego lub ograniczenia jego eksploatacji, prowadzonych na podstawie art. 14 ust. 2 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

6. Do postępowań w sprawie rejestracji albo zawieszenia rejestracji pojazdów kolejowych oraz zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, wszczętych i niezakończonych przed dniem 16 czerwca 2021 r., stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że uznaje się, że sprawy te dotyczą europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR).

7. Do postępowań w sprawie ustalenia, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji, prowadzonych na podstawie art. 25k ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

8. Do postępowań w sprawie wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „infrastruktura”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” lub „energia”, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

9. Bocznice kolejowe niebędące infrastrukturą prywatną dopuszczone do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, niepodlegające modernizacji albo odnowieniu, eksploatuje się na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 4. 1. Certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.

2. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa.

3. Przewoźników kolejowych posiadających certyfikat bezpieczeństwa uznaje się, do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, za przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 4 pkt 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

4. W przypadku uzyskania przez przewoźnika kolejowego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wygasa w całości posiadany przez niego certyfikat bezpieczeństwa.

Art. 5. 1. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego, dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem i zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.

2. Pojazdy kolejowe, dla których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, aby mogły być eksploatowane na sieciach kolejowych nieobjętych wydanym dla danego pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwoleniem na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego, muszą uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu obejmujące te sieci kolejowe, zgodnie z art. 23b ust. 1 lub art. 23d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność na warunkach, na jakich zostały wydane.

Art. 6. Do postępowań w sprawie cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa, autoryzacji bezpieczeństwa, zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego lub zezwolenia dla typu pojazdu, wydanego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 7. 1. Do dnia 16 czerwca 2021 r. podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) jest wpisywany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR).

2. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikaty w zakresie funkcji utrzymania w zakresie wagonów towarowych, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność na warunkach, na jakich zostały wydane.

Art. 8. Świadczenia sprawności technicznej wydane przed dniem 16 czerwca 2022 r. zachowują ważność na warunkach, na jakich zostały wydane.

Art. 9. Pojazdy kolejowe wpisane do krajowego rejestru pojazdów kolejowych uznaje się za pojazdy kolejowe wpisane do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR).

Art. 10. 1. Do raportów w sprawie bezpieczeństwa za rok 2020 składanych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

2. Do rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa za rok 2020 sporządzanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 11. Zarządcy infrastruktury mogą eksploatować podsystemy strukturalne „infrastruktura”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” lub „energia”, do czasu ich odnowienia albo modernizacji, bez zezwolenia, o którym mowa w art. 25e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jeżeli na podstawie przepisów dotychczasowych nie wymagały one uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Art. 12. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego publikuje:

- 1) wytyczne, o których mowa w art. 25e ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
 - 2) przewodnik, o którym mowa w art. 18c ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą
- w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 13. 1. Do postępowań prowadzonych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

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

Art. 14. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 16 ust. 4, art. 19 ust. 4 i art. 25ta ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 16 ust. 3, art. 19 ust. 4 i art. 25ta ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
- 2) art. 17a ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 17ac ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą

– nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 15. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 5 lit. c i d, pkt 6 lit. b tiret czwarte i piąte, pkt 13 w zakresie art. 16 ust. 2 pkt 1 lit. f, pkt 30 lit. a tiret pierwsze, drugie i czwarte, lit. b tiret pierwsze i lit. c, pkt 38, 53, 54 i pkt 71 lit. c, art. 3 ust. 6 oraz art. 9, które wchodzi w życie z dniem 16 czerwca 2021 r.;
- 2) art. 1 pkt 6 lit. a tiret piąte, pkt 9 lit. a, pkt 41 i 70, art. 3 ust. 4 oraz art. 8, które wchodzi w życie z dniem 16 czerwca 2022 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Duda*

Załącznik nr 1a**ELEMENTY SYSTEMU KOLEI UNII****1. Sieć kolejowa obejmuje:**

- 1) nowo wybudowane linie kolejowe dużych prędkości przeznaczone dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h;
- 2) zmodernizowane linie kolejowe dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h;
- 3) zmodernizowane linie kolejowe dużych prędkości posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do powyższych ograniczeń, w tym linie kolejowe łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie kolejowe przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywni, z których korzystają pojazdy kolei dużych prędkości poruszające się z prędkością konwencjonalną;
- 4) konwencjonalne linie kolejowe przeznaczone dla ruchu pasażerskiego;
- 5) konwencjonalne linie kolejowe przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego);
- 6) konwencjonalne linie kolejowe przeznaczone na potrzeby przewozów towarowych;
- 7) pasażerskie węzły przesiadkowe;
- 8) towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi;
- 9) linie kolejowe łączące elementy, o których mowa w pkt 1–8.

W celu zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci kolejowej i efektywnego zarządzania ruchem sieć kolejowa obejmuje również systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji: urządzenia techniczne do przetwarzania danych i telekomunikacji przeznaczone dla dalekobieżnych przewozów pasażerskich i towarowych na sieci.

2. Pojazdy kolejowe

Pojazdy kolejowe obejmują wszystkie pojazdy, w tym pojazdy specjalnie zaprojektowane do eksploatacji na liniach kolejowych wymienionych w ust. 1 pkt 1–3, co do których jest możliwe, iż będą się one poruszać na całej lub na części sieci kolejowej Unii:

- 1) pojazdy kolejowe z napędem i wagony pasażerskie, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczną, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczną oraz wagony pasażerskie;
- 2) wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;
- 3) pojazdy specjalne, takie jak maszyny torowe.