

1372

USTAWA

z dnia 16 września 2011 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 pkt 3a otrzymuje brzmienie:

„3a) warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

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

1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a–9 i 12, art. 13 ust. 1, art. 14a, art. 18 ust. 1, art. 23 ust. 1 i 3–5 oraz art. 23a–23j; przepisy rozdziału 10 stosuje się odpowiednio;

2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 4a, 5a–8 i 10, art. 23 ust. 1 i 3–5 oraz art. 23a–23j;

3) infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm i przewoźników kolejowych korzystających z tej infrastruktury kolejowej, z wyjątkiem rozdziałów 4a, 5b–8, art. 5 ust. 3–6, art. 9, art. 13 ust. 1, art. 23 ust. 1 i 3–5, art. 23a–23j oraz art. 59–64.”;

3) w art. 4:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) sieć kolejowa — układ połączonych ze sobą linii kolejowych, stacji i terminali kolejowych oraz wszystkich rodzajów stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia

bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei, będący własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzany przez zarządcę infrastruktury;”;

b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) pojazd kolejowy — pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;”;

c) uchyla się pkt 6a,

d) po pkt 6a dodaje się pkt 6b–6e w brzmieniu:

„6b) dysponent — podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM³⁾) — podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;

6d) podmiot zamawiający — podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;

6e) krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR⁴⁾) — rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

e) pkt 13 i 14 otrzymują brzmienie:

„13) typ pojazdu kolejowego — pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;

14) typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego — budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;”;

f) po pkt 14 dodaje się pkt 14a w brzmieniu:

„14a) typ urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego — urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;”;

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw:

1) Parlamentu Europejskiego i Rady:

a) dyrektywy 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1),

b) dyrektywy 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. Urz. UE L 345 z 23.12.2008, str. 62);

2) Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniającej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 273 z 17.10.2009, str. 12).

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

³⁾ ECM — Entity in Charge of Maintenance.

⁴⁾ NVR — National Vehicle Register.

g) pkt 15 i 16 otrzymują brzmienie:

„15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego — dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;

16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego — dokument uprawniający do eksploatacji danego typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego;”,

h) po pkt 16 dodaje się pkt 16a w brzmieniu:

„16a) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego — dokument uprawniający do eksploatacji danego typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego;”,

i) pkt 18a otrzymuje brzmienie:

„18a) certyfikat bezpieczeństwa — dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa;”,

j) po pkt 26 dodaje się pkt 26a w brzmieniu:

„26a) transeuropejski system kolei — sieć kolejową określoną w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1) oraz pojazdy kolejowe przeznaczone do poruszania się po tej sieci kolejowej;”,

k) uchyla się pkt 27 i 28,

l) pkt 29 otrzymuje brzmienie:

„29) interoperacyjność systemu kolei — zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej;”,

m) pkt 30 otrzymuje brzmienie:

„30) składnik interoperacyjności — podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;”,

n) po pkt 30 dodaje się pkt 30a i 30b w brzmieniu:

„30a) szczególny przypadek — część systemu kolei, dla którego, tymczasowo lub na stałe, ustalono odrębne przepisy w technicz-

nych specyfikacjach interoperacyjności ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne, topograficzne lub miejskie, lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei;

30b) punkty otwarte — wskazane w technicznych specyfikacjach interoperacyjności warunki techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, do których stosuje się przepisy krajowe;”,

o) pkt 31—33 otrzymują brzmienie:

„31) podsystem — część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;

32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei — wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei;

33) techniczne specyfikacje interoperacyjności — specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;”,

p) po pkt 33 dodaje się pkt 33a w brzmieniu:

„33a) specyfikacje europejskie — wspólne techniczne specyfikacje, europejskie aprobaty techniczne lub krajowe normy stanowiące transpozycję norm europejskich;”,

r) pkt 34 i 34a otrzymują brzmienie:

„34) certyfikat weryfikacji WE podsystemu — dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

34a) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu — dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem na etapie jego projektowania lub budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”,

s) po pkt 34a dodaje się pkt 34b—34e w brzmieniu:

„34b) certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności — dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;

- 34c) notyfikowana jednostka certyfikująca — podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów;
- 34d) notyfikowana jednostka kontrolująca — podmiot odpowiedzialny za dokonanie sprawdzenia spełniania warunków zgodności lub przydatności do stosowania certyfikowanego uprzednio składnika interoperacyjności lub podsystemu w celu ustalenia utrzymywania ich zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;
- 34e) notyfikowane laboratorium — podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie badań lub pomiarów niezbędnych do realizacji procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz procedur weryfikacji WE podsystemów, w celu ustalenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”
- t) pkt 35 i 35a otrzymują brzmienie:
- „35) deklaracja weryfikacji WE podsystemu — oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;
- 35a) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu — oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem na etapie jego projektowania lub budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”
- u) po pkt 35a dodaje się pkt 35b i 35c w brzmieniu:
- „35b) deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności — oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;
- 35c) deklaracja zgodności z typem — oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy jest zgodny z typem pojazdu, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji;”
- w) pkt 36 otrzymuje brzmienie:
- „36) dopuszczenie do eksploatacji — czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem, kończące się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;”
- x) po pkt 36 dodaje się pkt 36a—36c w brzmieniu:
- „36a) dopuszczenie do eksploatacji typu — czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia typu budowli przewidzianej do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu urządzenia przewidzianego do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu pojazdu kolejowego do użytkowania kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 36b) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji — dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania;
- 36c) terminal kolejowy — budynek lub budowle wraz z urządzeniami specjalistycznymi umożliwiające załadunek, wyładunek lub zestawianie pociągów towarowych lub integrację usług towarowego transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu;”
- y) po pkt 37 dodaje się pkt 37a w brzmieniu:
- „37a) państwo członkowskie Unii Europejskiej — państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) — stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederację Szwajcarską;”
- z) pkt 42 otrzymuje brzmienie:
- „42) wspólne cele bezpieczeństwa (CST) — minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części transeuropejskiego systemu kolei i przez system kolei jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;”

- 4) w art. 10 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach:”;

- 5) w art. 13:

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

„1a. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy:

- 1) wydawanie, przedłużanie ważności, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;
- 2) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizowanie danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych dokumentów;
- 3) wydawanie i cofanie certyfikatów podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz kontrola spełnienia warunków lub wymagań zawartych w tym certyfikacie;
- 4) kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców lub przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego;
- 5) nadzór nad podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty oraz prowadzenie rejestru podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty;
- 6) kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
 - a) warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7,
 - b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o któ-

rych mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 1,

- c) warunków, jakie powinni spełniać maszyniści, osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, o których mowa w art. 22b ust. 1 i art. 22d ust. 1;

- 7) nadzór nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych;

- 8) analiza raportów w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4;

- 9) monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozwijanie regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa.”,

- b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Do zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, należy:

- 1) wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei;
- 2) wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego, nieobjętego technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”;
- 3) wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;
- 4) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM⁵⁾) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Europejskiej Agencji Kolejowej;
- 5) kontrola przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
- 6) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

⁵⁾ VKM — Vehicle Keeper Marking.

- 7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN⁶⁾), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
- 8) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw, o których mowa w art. 25f.
3. Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie dotyczy urządzeń technicznych podlegających przepisom o dozorcze technicznym.”,
- c) po ust. 7b dodaje się ust. 7c w brzmieniu:
- „7c. Jeżeli Prezes UTK uzna, że obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, informuje o tym Komisję Europejską.”;
- 6) w art. 14 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, gdy nie spełnia on wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, art. 23 ust. 7 pkt 1 i art. 24 ust. 5.”;
- 7) w art. 16 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK określone w art. 13 ust. 1a pkt 1–3, pkt 5 oraz ust. 2 pkt 1–3, pkt 7 i 8 są odpłatne. Opłacie podlega wykonywanie zadań, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6, o ile polegają one na wykonywaniu badań i pomiarów.
2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, z tytułu:
- 1) wydawania, przedłużania ważności lub zmiany:
- a) autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5500 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania tych dokumentów,
- b) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu:
- budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
- urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
- pojazdu kolejowego — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 30 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a;
- 2) wydawania, przedłużania ważności, aktualizowania danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania wtórników licencji — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 150 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 3) nadzoru nad:
- a) podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty,
- b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty
- nie może być wyższa niż równowartość w złotych 2000 euro rocznie, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego;
- 4) wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:
- a) podsystemów strukturalnych,
- b) nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego nieobjętego TSI
- nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 5) nadawania i zmiany europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 6) wyrejestrowania pojazdu kolejowego — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 25 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 7) kontroli, o której mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6 — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego.”;
- 8) w art. 17a w ust. 6 w pkt 1 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:
- „d) certyfikatach dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych, wydanych na podstawie art. 23j ust. 8;”;

⁶⁾ EVN — European Vehicle Number.

9) w art. 18:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są:

1) zarządcy:

a) których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei i są:

— przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym lub

— wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów,

b) których linie turystyczne są eksploatowane w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych,

c) których linie wąskotorowe są eksploatowane w celu przewozu rzeczy;

2) zarządcy infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych (zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej).”

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Z obowiązku uzyskania licencji i świadectwa maszynisty zwolnieni są prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe po liniach kolejowych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a tirit pierwsze, oraz prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej. Do osób wykonujących czynności na tych stanowiskach stosuje się przepisy art. 22d.”;

10) w art. 18b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu, który po raz pierwszy rozpoczął lub zarejestrował swoją działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności kolejowej oraz składa się z:

1) części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;

2) części sieciowej akceptującej uregulowania przyjęte przez przewoźnika kolejowego w celu spełnienia wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej; wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci kolejowej, uznawania świadectw personelu kolejowego oraz uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej.”;

czenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej.”;

11) w art. 19:

a) w ust. 1:

— pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;”

— w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wykaz uzyskanych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.”

b) w ust. 2:

— pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;”

— w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wykaz uzyskanych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.”

c) w ust. 3:

— pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;”

— pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;”

12) w art. 22 uchyla się ust. 3 i 4;

13) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„Art. 23. 1. Zarządca albo przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy na linii kolejowej może eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem:

1) jeżeli w skład podsystemu strukturalnego wchodzi nieujęte w TSI typy budowli przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli

- przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego to są one załączane do wniosku, o którym mowa w art. 25e ust. 2;
- 2) jeżeli w skład podsystemu strukturalnego wchodzi nieujęte w TSI typy budowli przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, na które Prezes UTK nie wydał świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego to konieczne jest uzyskanie dla nich świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego i załączenie ich do wniosku, o którym mowa w art. 25e ust. 2;
 - 3) jeżeli w skład podsystemu strukturalnego wchodzi ujęte w TSI typy budowli przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, to nie wymaga się dla nich uzyskiwania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego ani świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego.
2. Zarządca linii metra, przewoźnik kolejowy realizujący przewozy w metrze, użytkownik bocznicy kolejowej, przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, zarządca linii kolejowej o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm albo przewoźnik kolejowy realizujący przewozy na liniach kolejowych o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm może eksploatować wyłącznie typy budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.
3. Przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy jedynie pojazdami kolejowymi, które są oznaczone europejskim numerem pojazdu (EVN). Za zgodą Prezesa UTK przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy pojazdami kolejowymi eksploatowanymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanymi odrębnym od EVN systemem numeracji.
 4. W przypadku pojazdu kolejowego eksploatowanego lub pojazdu kolejowego, który ma być eksploatowany w trasach kolejowych z państwami, w których szerokość toru różni się od szerokości toru na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik kolejowy albo zarządca może realizować przejazdy pojazdem kolejowym eksploatowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanym odrębnym od EVN systemem numeracji.
 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, mają zastosowanie przepisy, o których mowa w art. 25t, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.
 6. Dokumenty i informacje przedstawiane Prezesowi UTK przedkładane są w języku polskim.
 7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, uwzględniając:
 - a) okres ważności oraz wzory świadectw,
 - b) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw;
 - 2) zakres badań koniecznych do uzyskania świadectw, o których mowa w pkt 1;
 - 3) wykaz typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w pkt 1.

8. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 7, uwzględnia się potrzebę zapewnienia:

- 1) bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 2) bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych.”;

14) po art. 23 dodaje się art. 23a—23j w brzmieniu:

„Art. 23a. 1. Prezes UTK:

- 1) na wniosek dysponenta:
 - a) nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rejestruje go w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR),
 - b) wprowadza zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) dla pojazdu kolejowego w nim zarejestrowanego,
 - c) wycofuje z eksploatacji pojazd kolejowy zarejestrowany w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
 - 2) wykonując czynności, o których mowa w pkt 1 i 4, sporządza raport, który przekazuje dysponentowi;
 - 3) w drodze decyzji zawiesza rejestrację pojazdu kolejowego w przypadkach:
 - a) utraty ważności zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego,
 - b) gdy nowy dysponent nie posiada identyfikatora literowego dysponenta (VKM),
 - c) gdy na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego dysponenta żaden nowy dysponent nie zaakceptował statusu dysponenta;
 - 4) w przypadku ustania przyczyn, o których mowa w pkt 3, na wniosek dysponenta rejestruje pojazd kolejowy w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych.
2. Pojazd kolejowy wpisuje się do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) po spełnieniu następujących warunków:
- 1) posiadania ważnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
 - 2) posiadania identyfikatora literowego dysponenta (VKM);
 - 3) wskazania przez dysponenta podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).

3. Wnioski, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, są rozpatrywane nie później niż w terminie miesiąca od dnia złożenia kompletnego wniosku.

4. W przypadku gdy pojazd kolejowy nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie 30 dni od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji o odmowie:

- 1) rejestracji pojazdu kolejowego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR);
- 2) wprowadzenia zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR).

Art. 23b. 1. Pojazdy kolejowe przeznaczone do eksploatacji dzieli się na pojazdy:

- 1) zgodne z TSI,
- 2) niezgodne z TSI

— obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tych pojazdów.

2. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem art. 23c. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zawierać warunki użytkowania tego pojazdu kolejowego.

3. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 1.

4. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji po sprawdzeniu złożonych deklaracji weryfikacji WE podsystemu, o których mowa w art. 23e ust. 1.

5. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego bez przeprowadzania dalszych czynności sprawdzających, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji.

6. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI obowiązującymi w dniu dopuszczenia pojazdu kolejowego, w tym pojazdu kolejowego objętego odstępstwami,

- występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 2. Dopuszczenie to uprawnia do poruszania się na sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
7. Prezes UTK może żądać od podmiotu, o którym mowa w ust. 3 i 6, dostarczenia dodatkowych informacji, przeprowadzenia analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej, w celu sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową i wymogami bezpieczeństwa.
 8. Badania na sieci kolejowej, o których mowa w ust. 7, mogą być przeprowadzane w okresie 3 miesięcy od dnia przekazania żądania Prezesa UTK, z zastrzeżeniem pierwszeństwa wykonywania przez zarządcę zadań określonych w art. 5, w szczególności w zakresie zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i udostępniania tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych.
 9. W przypadku gdy wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, nie czynią zadość wymaganiom określonym w art. 23e, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie miesiąca od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji odmownej w przedmiocie dopuszczenia do eksploatacji.
 10. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, są rozpatrywane nie później niż w terminie dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentacją przebiegu oceny zgodności.
 11. Termin na zwrócenie się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, z uwagi na należyte uzasadnione przyczyny, wynosi miesiąc od dnia doręczenia decyzji odmownej.
 12. Prezes UTK wniosek, o którym mowa w ust. 11, rozpatruje w terminie dwóch miesięcy od dnia jego otrzymania.
 13. Prezes UTK, w przypadku złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, może pisemnie zwrócić się do Agencji o opinię.
 14. Jeżeli Prezes UTK nie wyda zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, pojazd kolejowy objęty treścią wniosku uznaje się za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca terminu, o którym mowa w art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5. Uprawnienie do eksploatacji jest ważne tylko na sieci kolejowej, w odniesieniu do której Prezes UTK nie wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w określonym terminie.
 15. W przypadku, o którym mowa w ust. 14, wniosek do Prezesa UTK, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, z potwierdzoną datą jego złożenia stanowi dokument potwierdzający uznanie pojazdu kolejowego za dopuszczony do eksploatacji, przy czym przed rozpoczęciem eksploatacji należy poinformować o tym Prezesa UTK. Uprawnienie do eksploatacji ważne jest wyłącznie do czasu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
 16. W przypadku gdy zarządca albo przewoźnik kolejowy nie spełnia warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających:
 - 1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego lub
 - 2) bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, lub
 - 3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska— Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa uprawnienie, o którym mowa w ust. 14, lub może cofnąć zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydane na podstawie art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5, stosując przegląd certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.
- Art. 23c. Nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy zgodny z TSI, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków.
- Art. 23d. 1. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego stanowi zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego.
2. Postępowanie dotyczące dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem rozpoczyna się od złożenia przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta, wykonawcę modernizacji albo importera pojazdu kolejowego do Prezesa UTK lub do krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej wniosku o wy-

- danie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w oparciu o zgodność pojazdu z typem. W takim przypadku krajowe organy do spraw bezpieczeństwa współpracują ze sobą w celu uproszczenia procedury i zmniejszenia obciążeń administracyjnych.
3. Dopuszczenie, o którym mowa w ust. 2, jest wydawane na podstawie deklaracji zgodności z typem wystawionej przez wnioskodawcę, po stwierdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.
 4. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana:
 - 1) dla pojazdów zgodnych z TSI — zgodnie z procedurami weryfikacji WE zawartymi w TSI;
 - 2) dla pojazdów niezgodnych z TSI — zgodnie z procedurami weryfikacji WE określonymi w modułach D lub E 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).
 5. Informację o wydaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK przekazuje Agencji, w celu zarejestrowania typu pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, prowadzonego przez Agencję.
 6. Prezes UTK w przypadku zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, może, w drodze decyzji, nakazać uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego (odnowienie zezwolenia), biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz zgodności technicznej z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Dokonując odnowienia zezwolenia, weryfikuje się wyłącznie kryteria wynikające z przepisów ulegających zmianie.
 7. Odnowienie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia.
 8. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca załącza informację czy wystąpił do innych krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z państw członkowskich Unii Europejskiej.
- Art. 23e. 1. Do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 3, załącza się:
- 1) deklaracje weryfikacji WE podsystemu dla wszystkich podsystemów strukturalnych pojazdu kolejowego, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji;
 - 2) wszystkie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, które potwierdzają:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI i ich bezpieczne zamontowanie,
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
 - c) zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI.
2. Do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 6, załącza się:
- 1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 2;
 - 2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
 - c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

- Art. 23f. 1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego ze wszystkimi TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 23c, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent albo jego upoważniony przedstawiciel, wykonawca modernizacji albo importer pojazdu kolejowego, do Prezesa UTK, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze.
2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza dokumentem zezwalającym na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, załącza się:
- 1) dokumentację techniczną, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;
 - 2) dokumentację techniczną, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI;
 - 3) dokumentację zawierającą informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
 - 4) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI — w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;
 - 5) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.
3. Prezes UTK na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków, określonych w TSI.
4. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie:
- 1) dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w ust. 2;
 - 2) miesiąca od dnia przekazania dodatkowych informacji lub wyników analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.
- Art. 23g. 1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, występuje dysponent albo producent pojazdu kolejowego, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo podmiot wyznaczony, o którym mowa w art. 25ta ust. 1, w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.
2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, załącza się:
- 1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w art. 23e ust. 1;
 - 2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
 - c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1;
 - 3) dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań bezpieczeństwa ze wskazaniem przypadków niestosowania TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności, zgodnie z art. 25f;

- 4) dane techniczne, plany utrzymania i charakterystyki eksploatacyjne pojazdu kolejowego;
 - 5) dokumentację zawierającą informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
 - 6) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI — w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;
 - 7) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.
3. Prezes UTK na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami, a także sprawdza spełnienie wymagań bezpieczeństwa przez pojazd kolejowy.
4. Prezes UTK może podważyć dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 3, 4 i 6, jeżeli udowodni, nie naruszając art. 25f, istnienie znacznego zagrożenia bezpieczeństwa.
5. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie:
- 1) czterech miesięcy od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w ust. 2;
 - 2) dwóch miesięcy od dnia przekazania dodatkowych analiz zagrożeń lub wyników badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.
- Art. 23h. W przypadku zmiany dysponenta nowy dysponent wstępuje w prawa i obowiązki podmiotu, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z chwilą wpisania go do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) jako dysponenta.
- Art. 23i. 1. W przypadku modernizacji pojazdu kolejowego jest wymagane uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
2. Do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w ust. 1, stosuje się art. 23b.
3. Dysponent albo producent pojazdu kolejowego może złożyć do Prezesa UTK wnioski o zgodę na odstąpienie od konieczności uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
 4. Prezes UTK, w drodze decyzji, wyraża zgodę, o której mowa w ust. 3, jeżeli modernizacja nie powoduje zmian wpływających na bezpieczeństwo transportu kolejowego lub zgodność z siecią kolejową, na której będzie eksploatowany pojazd kolejowy.
- Art. 23j. 1. Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).
2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia jego utrzymanie w sposób gwarantujący bezpieczną eksploatację zgodną z dokumentacją systemu utrzymania pojazdu kolejowego, warunkami technicznymi eksploatacji pojazdów kolejowych, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 20 oraz w TSI.
 3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) powinien zapewnić utrzymanie pojazdu kolejowego sam lub przy współudziale innych podmiotów zajmujących się utrzymaniem pojazdów kolejowych, z którymi ma zawartą umowę.
 4. W odniesieniu do wagonów towarowych podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK.
 5. Prezes UTK dokonuje kontroli spełnienia warunków, o których mowa w ust. 2, i wydaje certyfikat podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych. W przypadku gdy podmiotem tym jest zarządca albo przewoźnik kolejowy informację o podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) umieszcza się w autoryzacji bezpieczeństwa, wydanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikacie bezpieczeństwa, wydanym zgodnie z art. 18b.
 6. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej ustanawiającymi system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych.

7. Zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku pojazdów kolejowych:

- 1) zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,
- 2) eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów głównej sieci kolejowej w Rzeczypospolitej Polskiej i w przypadku, których spełnienie warunków określonych w ust. 2, zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej,
- 3) wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów oraz pojazdów kolejowych wojskowych i pojazdów kolejowych specjalnych, których przejazd wymaga uzyskania zezwolenia Prezesa UTK

— realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te wagony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

8. Certyfikat dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych, o którym mowa w ust. 5, wydaje Prezes UTK, na okres nie dłuższy niż pięć lat, przed wpisaniem pojazdu kolejowego do krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Informacja o pełnieniu roli podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego zostaje wpisana do autoryzacji bezpieczeństwa, wydawanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikatu bezpieczeństwa, wydawanego zgodnie z art. 18b.”;

15) tytuł rozdziału 4a otrzymuje brzmienie:

„Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”;

16) art. 25a i 25b otrzymują brzmienie:

„Art. 25a. 1. Przepisów niniejszego rozdziału oraz art. 23 ust. 1, 3–5 i art. 23a–23j nie stosuje się do:

- 1) sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych;
- 2) infrastruktury kolejowej należącej do zarządców prywatnej infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych działających jedynie na tej infrastrukturze na ich użytek w ramach własnej działalności w zakresie transportu towarów;

3) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;

4) pojazdów kolejowych przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego, lub pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.

2. System kolei dzieli się na podsystemy:

1) strukturalne:

- a) infrastruktura,
- b) energia,
- c) sterowanie,
- d) tabor;

2) funkcjonalne:

- a) ruch kolejowy,
- b) utrzymanie,
- c) aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

3. Podsystemy obejmują:

1) infrastruktura: tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne, w tym mosty, tunele, przepusty, infrastrukturę towarzyszącą na stacjach, w tym perony i strefy dostępu z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne;

2) energia: system zasilania w energię elektryczną, w tym linie napowietrzne i znajdującą się na pokładzie pojazdu kolejowego część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej;

3) sterowanie: urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci kolejowej, wraz z urządzeniami do zapewnienia komunikacji i oprogramowaniem urządzeń sterowania;

4) tabor: strukturę pojazdu kolejowego, systemy sterowania wyposażeniem pociągów wraz z oprogramowaniem, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i przetwarzania energii, elementy hamowania, sprzęgi i urządzenia biegowie, w tym wózki, osie oraz zawieszenia, oraz drzwi, interfejsy między pojazdem kolejowym a człowiekiem, w tym drużyną trakcyjną, personelem pokładowym i pasażerami, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, a także pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie medyczne pierwszej pomocy;

- 5) ruch kolejowy: procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem oraz kwalifikacje zawodowe wymagane do realizacji usług transgranicznych;
- 6) utrzymanie: procedury, urządzenia towarzyszące, terminale, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korygujące i prewencyjne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei oraz wymaganej wydajności;
- 7) aplikacje telematyczne:
 - a) aplikacje dla usług pasażerskich — w tym systemy informowania pasażerów przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych,
 - b) aplikacje dla usług towarowych — w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych.

Art. 25b. 1. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 4–9, 11–13 i 16, art. 14–18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4–7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 38–40, art. 40b–40f, art. 40h–40i, art. 41, art. 41b, art. 41c oraz art. 43a–44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ile-

króć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.

2. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie składników interoperacyjności niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 1–13 i 16, art. 12, art. 13a, art. 14–18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4–7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 37–41m oraz art. 43a–45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.

17) uchyla się art. 25c;

18) po art. 25c dodaje się art. 25ca–25cc w brzmieniu:

„Art. 25ca. 1. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:

- 1) certyfikacji — przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
- 2) badaniom — przez notyfikowane laboratorium;
- 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei — przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w obowiązujących przepisach odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.

3. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, została wystawiona deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania wynika z przepisów obowiązujących na terytorium Unii Europejskiej odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.
 4. Podmioty, o których mowa w art. 25cb ust. 3 i art. 25cc ust. 8, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemu i składnika interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały okres eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności.
 5. Dokonanie weryfikacji WE podsystemu jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu w systemie kolei.
 6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t w przypadku:
 - 1) infrastruktury — w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18a, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w autoryzacji bezpieczeństwa,
 - 2) pojazdów — w ramach wydawania certyfikatu bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18b, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w certyfikacie bezpieczeństwa
— stosując procedury oceny i weryfikacji ustanowione w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t.
 7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający dołącza dokumentację związaną z oceną zgodności do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które o to wystąpi.
 8. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności przedstawianą Prezesowi UTK sporządza się w języku polskim.
- Art. 25cb. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.
2. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca, na podstawie TSI dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.
 3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający są obowiązani przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.
 4. Notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie:
 - 1) projektowania,
 - 2) budowy,
 - 3) końcowych prób podsystemu
— na podstawie informacji zawartych w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.
 5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, po dokonaniu wstępnej pozytywnej oceny zgodności podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu odpowiednio na etapie projektowania lub na etapie budowy.
 6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca uwzględnia pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i sprawdza:

- 1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania i dla etapu budowy — jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o ich wystawienie dla obu tych etapów, lub
 - 2) zgodność podsystemu z projektem i pośrednim certyfikatem weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania — jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o wystawienie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu tylko dla etapu projektowania;
 - 3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1 i 2, uwzględniają wymagania TSI oraz dokonuje oceny elementów projektu i budowy nieuwzględnionych w tych certyfikatach;
 - 4) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;
 - 5) 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;
 - 6) kompletność i poprawność świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1.
7. Po dokonaniu pozytywnej końcowej oceny zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu, na bazie którego producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, którą załącza do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.
 8. Notyfikowana jednostka certyfikująca może wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów tylko w przypadku, gdy zezwala na to TSI.
 9. Do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialna notyfikowana jednostka certyfikująca. Zakres tej dokumentacji obejmuje w szczególności:
 - 1) dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym:
 - a) dla infrastruktury: plany inżynierjno-konstrukcyjne, protokoły odbioru prac ziemnych i uzbrojenia terenu, sprawozdania z testów i kontroli, o których mowa w TSI oraz przepisach wydanych na podstawie art. 25t,
 - b) dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania;
 - 2) wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1;
 - 3) kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie specyfikacji technicznych;
 - 4) pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
 - 5) certyfikat weryfikacji WE podsystemu wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.
- Art. 25cc. 1. Składniki interoperacyjności spełniają następujące wymagania:
- 1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;

- 2) są użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz są odpowiednio zamontowane i utrzymywane;
 - 3) posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.
2. Prezes UTK nie może:
- 1) zakazywać, ograniczać lub utrudniać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dopuszczenia do eksploatacji składników interoperacyjności tworzących interoperacyjny system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności 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.
3. W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI.
4. Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Ocena ta jest dokonywana na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.
5. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stwierdza, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei określone w TSI lub specyfikacjach europejskich. W przypadku składnika interoperacyjności będącego przedmiotem innych przepisów Unii Europejskiej obejmujących swoim zakresem zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla składników interoperacyjności, deklaracja ta spełnia również wymagania określone w tych przepisach.
6. W przypadku gdy producent albo jego upoważniony przedstawiciel nie wystawi deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, obowiązek ten spoczywa na podmiocie wprowadzającym składnik interoperacyjności na rynek. Te same obowiązki spoczywają również na każdym podmiocie, który łączy składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarza je na swoje własne potrzeby.
7. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producentowi albo jego upoważnionemu przedstawicielowi. Na podstawie tego certyfikatu wystawia się deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.
8. Producent składnika interoperacyjności albo jego upoważniony przedstawiciel albo podmiot wprowadzający składnik interoperacyjności na rynek są obowiązani przekazywać Prezesowi UTK deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przed wprowadzeniem go do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
9. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK zawiesza certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz powiadamia o tym Komisję Europejską i inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.
10. W przypadku gdy składnik interoperacyjności objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i wprowadzony na rynek nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK, w drodze decyzji:
- 1) ogranicza obszar jego stosowania lub
 - 2) zakazuje jego wykorzystania, lub
 - 3) nakazuje wycofanie go z rynku.
11. Jeżeli Prezes UTK, biorąc pod uwagę zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, stwierdzi, w drodze decyzji, iż deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności została niewłaściwie sporządzona, producent albo jego upoważniony przed-

stawiciel mający siedzibę na terytorium Unii Europejskiej albo podmiot wprowadzający go na rynek jest obowiązany do doprowadzenia do zgodności składnika interoperacyjności z TSI oraz zaprzestania naruszenia na warunkach określonych przez Prezesa UTK.

12. W przypadku gdy naruszenie, o którym mowa w ust. 11, nie zostało usunięte, Prezes UTK, w drodze decyzji:

- 1) ogranicza lub zakazuje wprowadzania danego składnika interoperacyjności na rynek lub
- 2) nakazuje wycofanie go z rynku.

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

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

14. Procedura oceny zgodności, o której mowa w ust. 4, nie jest przeprowadzana w przypadku części zamienianych do podsystemów dopuszczonych do eksploatacji w dniu wejścia w życie TSI.”;

19) art. 25d—25g otrzymują brzmienie:

„Art. 25d. 1. W przypadkach:

- 1) określonych w art. 25f lub
- 2) nieobjętych zakresem stosowania TSI, lub
- 3) nieujętych we właściwej TSI, lub
- 4) szczególnych i punktów otwartych dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI

— Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.

2. Prezes UTK aktualizuje i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w ust. 1:

- 1) przy każdej zmianie listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub

2) po zgłoszeniu odstępstw, o których mowa w art. 25f, lub

3) po publikacji TSI.

3. Listę, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej oraz na jej wniosek udostępnia pełny tekst krajowych specyfikacji technicznych wskazanych na tej liście.

4. Minister właściwy do spraw transportu nie informuje Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w rejestrze infrastruktury.

5. Minister właściwy do spraw transportu może upoważnić Prezesa UTK do dokonywania w jego imieniu czynności, o których mowa w ust. 3 i 4.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, weryfikacja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz weryfikacja WE podsystemu jest prowadzona przez notyfikowane jednostki certyfikujące.

Art. 25e. 1. Podsystem strukturalny może być dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:

1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi;

2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

2. Na wniosek zainteresowanego producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Odmowa dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego następuje w drodze decyzji.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się deklarację weryfikacji WE podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu i dokumentację przebiegu oceny zgodności.

4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego sprawdza jego zgodność z TSI dotyczącymi eksploatacji i utrzymania lub przepisami wydanymi na podstawie art. 25t.

5. Prezes UTK nie może zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei. W szczególności nie może wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:
 - 1) jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 albo
 - 2) w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej w celu sprawdzenia zgodności z takimi samymi wymaganiami, w takich samych warunkach eksploatacji.
 6. Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydаныmi na podstawie art. 25ta ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei określonych w TSI.
 7. Prezes UTK informuje ministra właściwego do spraw transportu o dodatkowych kontrolach oraz przedstawia przyczyny ich przeprowadzenia. Informacje te minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej.
 8. Prezes UTK, składając informację, o której mowa w ust. 7, określa, czy fakt nieosiągnięcia pełnej zgodności z przepisami wydаныmi na podstawie art. 25ta ust. 1 oraz z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI jest wynikiem:
 - 1) nieprzestrzegania zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w TSI albo nieprawidłowego stosowania danej TSI;
 - 2) nieadekwatności danej TSI.
- Art. 25f. 1. Dla podsystemów nie stosuje się TSI w przypadku:
- 1) publikacji nowych TSI w czasie zaawansowanego etapu przygotowania lub realizacji budowy nowego podsystemu, modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu;
 - 2) planowanego projektu nowego podsystemu, odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jakiegokolwiek części podsystemu, będącej na zaawansowanym etapie realizacji lub będącej przedmiotem realizowanego kontraktu w momencie publikacji TSI;
 - 3) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu — gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu;
 - 4) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu — gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 5) 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;
 - 6) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tego, który jest stosowany na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, załączając dokumentację w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej zawierającą:
- 1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów czasowych przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei;
 - 2) odniesienie do TSI, których dotyczy wniosek o przyznanie odstępstwa;

- 3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;
 - 4) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;
 - 5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące konieczność udzielenia odstępstwa;
 - 6) inne dokumenty uzasadniające wnioski o przyznanie odstępstwa.
3. Prezes UTK odmawia, w drodze decyzji, uznania, że projekt znajduje się na takim etapie planowania lub realizacji, że ze względów prawnych, ekonomicznych, finansowych, społecznych, środowiskowych lub umownych, dokonanie zmiany w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności byłoby nie do zaakceptowania.
 4. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje o planowanym odstępstwie wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2, w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej, a także opis środków, jakie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.
 5. Prezes UTK, w drodze decyzji, przyznaje albo odmawia odstępstwa, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej, w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji.
 6. Prezes UTK zawiesza postępowanie w sprawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, do czasu wydania opinii, o której mowa w ust. 5.
 7. Prezes UTK, w przypadku niewydania opinii przez Komisję Europejską w terminie 6 miesięcy, wydaje decyzję o przyznaniu odstępstwa.
 8. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej, w terminie roku od dnia wejścia w życie każdej TSI, wykaz projektów prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.
 9. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 5 i 6, Prezes UTK, w drodze decyzji, może wyrazić zgodę na zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w ust. 2 pkt 3.
- Art. 25g. 1. Zarządca prowadzi rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład systemu kolei, zawierający informacje dotyczące każdego podsystemu lub jego części, zgodnie z przyjętymi TSI.
2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, zarządca udostępnia Prezesowi UTK, w formie elektronicznej.
 3. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.
 4. W razie wejścia w życie przepisów Komisji Europejskiej dotyczących specyfikacji rejestru infrastruktury minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) sposób prowadzenia rejestru infrastruktury przez zarządców, w tym sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz wykreślenia z rejestru;
 - 2) wzór rejestru infrastruktury oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.
 5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:
 - 1) wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące rejestru infrastruktury;
 - 2) potrzebę zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami prowadzonymi przez zarządców w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.”;
- 20) po art. 25g dodaje się art. 25ga w brzmieniu:
- „Art. 25ga. 1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności:
- 1) informacje o deklaracji weryfikacji WE podsystemu i oznaczenie podmiotu, który ją wydał;
 - 2) europejski numer pojazdu (EVN);
 - 3) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego i dysponenta;
 - 4) informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu kolejowego;
 - 5) oznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);

- 6) odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych prowadzonego przez Agencję.
2. Dostęp do danych z krajowego rejestru pojazdów kolejowych mają podmioty określone w przepisach wydanych przez Komisję Europejską dotyczących wspólnej specyfikacji krajowego rejestru pojazdów kolejowych⁷⁾, z tym że:
- 1) Prezes UTK jako jednostka rejestrująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej — posiada nieograniczony dostęp do odczytu i możliwość dokonywania zmian w danych rejestrowych;
 - 2) posiadacz, przez którego rozumie się dysponenta, zgodnie z art. 4 pkt 6b — posiada dostęp do odczytu danych dotyczących pojazdów, których jest dysponentem, oraz brak możliwości ich aktualizacji;
 - 3) przedsiębiorstwo kolejowe, przez które rozumie się przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 — posiada dostęp do odczytu danych na podstawie numeru pojazdu kolejowego, z wyjątkiem danych dotyczących właściciela pojazdu, oraz brak możliwości ich aktualizacji;
 - 4) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i minister właściwy do spraw transportu — posiadają nieograniczony dostęp do odczytu wszystkich danych dotyczących pojazdów poddawanych kontroli lub audytowi oraz brak możliwości ich aktualizacji.
3. Dysponent obowiązany jest informować Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z rejestru pojazdów kolejowych.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w tym sposób nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru;
 - 2) wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;
 - 3) wzór wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1;
 - 4) wzór raportu, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 2.
5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:
- 1) wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
 - 2) potrzebę:
 - a) zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami innych państw członkowskich Unii Europejskiej,
 - b) zapewnienia należytego dostępu przedstawicieli właściwych organów i zainteresowanych stron do danych zawartych w rejestrze,
 - c) ujednoczenia i usprawnienia stosowanych dotychczas procedur w tym zakresie.”;
- 21) w art. 25h ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji jednostek ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.”;
- 22) art. 25k otrzymuje brzmienie:
- „Art. 25k. 1. Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem dopuszczony do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.
2. W przypadku modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt.
 3. W przypadku odnowienia podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei zarządca albo przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o zakresie prac.

⁷⁾ Decyzja Komisji nr 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r. zmieniająca decyzję 2007/756/WE przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2011, str. 33).

4. Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne oraz kryteria bezpieczeństwa systemu kolei.
5. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu.
6. Jeżeli jest wymagane nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu oraz jeżeli TSI nie została w pełni zastosowana, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje dotyczące:
 - 1) przyczyn niepełnego zastosowania TSI;
 - 2) dokumentów zawierających parametry techniczne stosowane zamiast TSI;
 - 3) podmiotów odpowiedzialnych za przeprowadzenie procedury weryfikacji WE podsystemu.”;

23) w art. 25l:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi podmiot, w stosunku do którego została przeprowadzona ta kontrola.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi budżet państwa.”;

24) w art. 25m ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. W przypadku gdy w wyniku kontroli Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące, zakazać eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności.
2. W przypadku wszczęcia postępowania w sprawie eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei Prezes UTK może, w drodze decyzji, przedłużyć zakaz, o którym mowa w ust. 1, do czasu zakończenia postępowania.”;

25) w art. 25n ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Stroną postępowania jest podmiot, który podjął eksploatację podsystemu strukturalnego bez uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub w stosunku do którego Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i w stosunku do którego postępowanie zostało wszczęte.”;

26) art. 25r otrzymuje brzmienie:

„Art. 25r. Do przedstawiania Prezesowi UTK wszystkich niezbędnych dokumentów i materiałów oraz udzielania informacji, w zakresie niezbędnym do ustalenia, czy podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei i bezpieczeństwa kolei, są obowiązani: producent albo jego upoważniony przedstawiciel, inwestor, importer, dysponent, zarządca, przewoźnik oraz notyfikowana jednostka certyfikująca, notyfikowana jednostka kontrolująca i notyfikowane laboratorium.”;

27) art. 25t otrzymuje brzmienie:

„Art. 25t. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i listę Prezesa UTK, o której mowa w art. 25d ust. 1.”;

28) po art. 25t dodaje się art. 25ta w brzmieniu:

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

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów;
- 4) procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 5) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;

6) podmioty wyznaczone do przeprowadzenia badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.

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

1) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei;

2) przepisy Unii Europejskiej odnoszące się do interoperacyjności systemu kolei.”;

29) w art. 28e ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznym różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.”;

30) w art. 32 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Do regulaminu, o którym mowa w ust. 1, dołącza się link do strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1.”;

31) w art. 66 w ust. 1 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) dysponent, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z prowadzonego przez siebie rejestru pojazdów kolejowych.”;

32) w załączniku do ustawy w części I w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) terminali kolejowych;”.

Art. 2. 1. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz dokumenty do-

puszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych w ruchu międzynarodowym wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym (RIC) i Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV), zachowują ważność i uprawniają do wykonywania przewozów kolejowych zgodnie z warunkami, na jakich te dokumenty zostały wydane.

2. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do prowadzenia ruchu kolejowego zgodnie z warunkami, na jakich te dokumenty zostały wydane.

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

4. Do postępowań wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

1) art. 23 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 7 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;

2) art. 25t ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*