SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja

Warszawa, dnia 5 października 2016 r.

Komisja Infrastruktury
*****
Podkomisja nadzwyczajna
do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw /druk nr 840/

INF 04N

Sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw /druk nr 840/

W rezultacie obrad w dniach 4 i 5 października 2016 roku, podkomisja przedstawia jednolity tekst projektu ustawy.

Przewodniczący Podkomisji

/-/ Artur Zasada

Projekt

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw[1), 2)]

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

1) w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9–11 w brzmieniu:

„9) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44, z późn. zm.);

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

11) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32);”;

---

1) Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:
   1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32);
   2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.);
   3) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44, z późn. zm.).

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

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

2) uchyla się art. 2;

3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

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

1) linii tramwajowych;

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

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

2. Przepisów rozdziałów 2–12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b oraz art. 38a–38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej.

3. Przepisów rozdziałów 2–2b, 4a, 4b, 5b–6b, 7–8, 10 oraz art. 17a–17b, art. 18a–18f, art. 23–23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy.

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

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

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

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

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

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

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

2) pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego oraz pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.”;

4) w art. 4:

a) pkt 1 i 1a otrzymują brzmienie:

„1) infrastruktura kolejowa – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy;

1a) droga kolejowa – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone;”,

b) po pkt 1a dodaje się pkt 1b–1f w brzmieniu:

„1b) infrastruktura nieczynna – infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego;

1c) infrastruktura prywatna – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób;

1d) kolej wąskotorowa – kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm;

1e) pociąg – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu;

1f) manewr – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu;”,

c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;”,

d) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury;”,

e) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty;”,

f) pkt 8a i 9 otrzymują brzmienie:

„8a) dworzec kolejowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej;

9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej, lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;”,

g) po pkt 9a dodaje się pkt 9b w brzmieniu:

„9b) aplikant – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego;”,

h) pkt 10 i 10a otrzymują brzmienie:

„10) bocznica kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;

10a) użytkownik bocznicy kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznica kolejowa;”,

i) pkt 11 i 12 otrzymują brzmienie:

„11) zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie;

12) trasa pociągu – zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu;”,

j) uchyla się pkt 19d,

k) pkt 20a otrzymuje brzmienie:

„20a) przewozy wojewódzkie – wojewódzkie przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;”,

l) po pkt 20a dodaje się pkt 20b w brzmieniu:

„20b) przewozy lokalne – powiatowe przewozy pasażerskie, powiatowo-gminne przewozy pasażerskie, gminne przewozy pasażerskie lub metropolitarne przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;”,

m) uchyla się pkt 24 i 25,

n) po pkt 30b dodaje się pkt 30c w brzmieniu:

„30c) zaawansowany etap realizacji – etap planowania lub realizacji podsystemu, w trakcie którego zmiana w zakresie specyfikacji technicznych byłaby nie do zaakceptowania z uwagi na należycie uzasadnione przeszkody o charakterze prawnym, umownym, ekonomicznym, finansowym, społecznym lub środowiskowym;”,

o) pkt 36c otrzymuje brzmienie:

„36c) terminal towarowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów;”,

p) w pkt 46 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub”,

q) pkt 47 otrzymuje brzmienie:

„47) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;”,

r) pkt 50–52 otrzymują brzmienie:

„50) tajemnica przedsiębiorstwa – tajemnica przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.[4)]);

51) obiekt infrastruktury usługowej – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;

52) operator obiektu infrastruktury usługowej – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;”,

s) po pkt 52 dodaje się pkt 53–56 w brzmieniu:

„53) stacja pasażerska – obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;

54) operator stacji pasażerskiej – podmiot zarządzający dworcem kolejowym lub peronem;

55) stacja rozrządowa – stacja kolejowa wyposażona w urządzenia do rozrządu wagonów, w skład której wchodzą urządzenia umożliwiające zestawianie składów pociągów i wykonywanie manewrów;

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

56) tory postojowe – tory przeznaczone specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji.”;

5) w art. 5:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Do zadań zarządcy infrastruktury, zwanego dalej „zarządcą”, należy:

1) zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na:

a) nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej przez określenie:

– elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w jej skład,

– jej punktu początkowego i końcowego,

– stacji kolejowych wchodzących w jej skład,

– odcinków, na jakie jest podzielona,

– jej numeru,

b) nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznicy kolejowej przez określenie jej punktu początkowego i końcowego,

c) znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznicy kolejowej,

d) określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną,

e) udostępnianiu dróg kolejowych, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat,

f) prowadzeniu ruchu kolejowego;

2) utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, w tym nadzór nad funkcjonowaniem:

a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym,

b) przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;

3) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej;

4) budowa, rozwój i modernizacja sieci kolejowej.

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

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

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

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

c) ust. 3 i 3a otrzymują brzmienie:

„3. Zarządca, który udostępnia infrastrukturę kolejową, z wyjątkiem zarządcy, który udostępnia wyłącznie infrastrukturę kolejową stanowiącą element obiektu infrastruktury usługowej, nie jest uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, z wyjątkiem wykonywania przewozów technologicznych dla własnych potrzeb.

3a. Przewoźnik kolejowy nie jest uprawniony do zarządzania infrastrukturą kolejową z wyjątkiem infrastruktury kolejowej stanowiącej element obiektu infrastruktury usługowej, którego jest operatorem, oraz infrastruktury prywatnej.”,

d) uchyla się ust. 5;

6) art. 5a otrzymuje brzmienie:

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

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

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

8) art. 7 otrzymuje brzmienie:

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

9) uchyla się art. 9;

10) w art. 10:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

1) regulacji transportu kolejowego,
2) licencjonowania transportu kolejowego,
3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych,
4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
5) interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego,
6) licencji i świadectw maszynistów

– jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”.”,

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

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

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Właściwość Prezesa UTK w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego, o której mowa w ust. 1, oraz nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów, o którym mowa w ust. 1a, nie dotyczy metra.”;

11) art. 11 otrzymuje brzmienie:

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

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

1) jest obywatelem polskim;
2) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny albo tytuł inżyniera;
3) korzysta z pełni praw publicznych;

4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie;
5) posiada kompetencje kierownicze;
6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa UTK lub innych organów właściwych w sektorach sieciowych.

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

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

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

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

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

członkiem zespołu, która posiada odpowiednie kwalifikacje do dokonania tej oceny.

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

8. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Prezes Rady Ministrów odwołuje Prezesa UTK w przypadku:

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

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

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

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

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

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

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

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

14) w art. 13:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy:

1) nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez:

a) kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 32,

b) nadzór nad zawieraniem umów o przydzielenie zdolności przepustowej oraz o wykorzystanie zdolności przepustowej,

c) rozpatrywanie spraw dotyczących pasażerskich przewozów okazjonalnych,

d) nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej;

2) nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej przez:
   a) kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 36f,
   b) nadzór nad zawieraniem umów z operatorami obiektu infrastruktury usługowej,
   c) nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez operatora obiektu infrastruktury usługowej opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej;
3) opiniowanie projektów planów transportowych w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym;
4) opiniowanie projektów umów o świadczenie usług publicznych;
5) wydawanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
6) nadzór nad przestrzeganiem przez zarządców, przewoźników kolejowych i operatorów obiektu infrastruktury usługowej przepisów dotyczących rachunkowości określonych w ustawie.”,

b) w ust. 1a:
   – pkt 1 otrzymuje brzmienie:
   „1) wydawanie, przedłużanie ważności, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17d i art. 17e, oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;”,
   – pkt 7 otrzymuje brzmienie:
   „7) nadzór nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych, bocznic kolejowych oraz innych dróg kolejowych;”,

c) ust. 1b otrzymuje brzmienie:

„1b. Do zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym należy nadzór nad przestrzeganiem:

1) przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE;

2) zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym.”,

d) w ust. 2:

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

„3a) autoryzacja jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację;”,

– w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) wydawanie decyzji stwierdzających, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.”,

e) po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3f w brzmieniu:

„3a. W celu realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, Prezes UTK:

1) zbiera i analizuje informacje dotyczące rynku przewozów kolejowych, w tym:

a) monitoruje stan konkurencji na rynku przewozów kolejowych, w tym na rynku związanym z międzynarodowymi usługami kolejowymi korzystając z konsultacji z organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, przez które przebiegają trasy pociągów międzynarodowych, a w stosownych przypadkach z Komisją Europejską, oraz zwracając się do nich o wszystkie konieczne informacje,

b) co najmniej raz na 2 lata, przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi organizacjami reprezentującymi pasażerów i korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych, aby uzyskać ich opinie o rynku kolejowym;

2) współdziała z właściwymi organami w zakresie:

a) przeciwdziałania stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i aplikantów,

b) koordynowania funkcjonowania rynku transportu kolejowego,

c) przestrzegania praw pasażerów;

3) może żądać od zarządców, powołanych przez zarządców wspólnych organów odpowiedzialnych za udostępnianie infrastruktury

kolejowej, operatorów obiektu infrastruktury usługowej i przewoźników kolejowych udzielenia niezbędnych informacji dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego.

3b. Informacje, o których mowa w ust. 3a pkt 3, powinny być udzielone w terminie wskazanym przez Prezesa UTK, nie krótszym niż 7 dni od dnia doręczenia żądania. Na uzasadniony wniosek podmiotu, do którego zostało skierowane żądanie, Prezes UTK może przedłużyć termin udzielenia informacji o 14 dni.

3c. Prezes UTK rozpatruje skargi:

1) aplikantów dotyczące:
   a) regulaminu sieci, o którym mowa w art. 32,
   b) dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym przydzielania zdolności przepustowej,
   c) systemu pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej;
2) przewoźników kolejowych dotyczące dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i sposobu kalkulacji oraz systemu pobierania opłat za usługi świadczone w tych obiektach;
3) w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 4;
4) pasażerów w sprawie naruszenia praw pasażerów w transporcie kolejowym.

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

1) kopię skargi lub reklamacji skierowanej do przewoźnika kolejowego, operatora stacji pasażerskiej, sprzedawcy biletów, organizatora turystyki lub pośrednika turystycznego w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 187);
2) odpowiedź podmiotu, o którym mowa w pkt 1, na skargę lub reklamację, jeżeli została udzielona;
3) bilet na daną trasę, a w przypadku biletu elektronicznego – dane umożliwiające identyfikację warunków zawartej umowy przewozu,

w szczególności numer biletu, datę i godziny przewozu oraz rodzaj pociągu, lub potwierdzenie rezerwacji;

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

3e. W przypadku skargi lub wszczętego z własnej inicjatywy postępowania w sprawie dotyczącej udostępniania infrastruktury kolejowej lub pobierania opłat związanych z międzynarodową trasą pociągu, Prezes UTK konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, przez które przebiega dana międzynarodowa trasa pociągu, a w stosownych przypadkach z Komisją Europejską, oraz występuje do nich o wszystkie konieczne informacje w celu ustalenia czy wystąpiło naruszenie przepisów w tym zakresie.

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

f) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. Prezes UTK jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych, w celu sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości. W tym zakresie Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o dostarczenie wszystkich lub części informacji na temat rachunkowości uszczegółowionych w stopniu umożliwiającym weryfikację poprawności prowadzonej rachunkowości.”,

g) uchyla się ust. 6–7b,

h) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, tryb wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru, mając na uwadze skuteczność kontroli oraz właściwe wykorzystanie jej wyników.”;

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

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

2. W przypadku gdy wniosek do Prezesa UTK jest składany w postaci elektronicznej, a do wniosku należy dołączyć dokument, który wnioskodawca posiada jedynie w postaci papierowej, do wniosku można dołączyć elektroniczną kopię tego dokumentu.

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

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

Art. 13b. 1. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

2. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 29c ust. 2, 3 i 9, art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1, 2, 2aa i 3, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

3. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 29c ust. 2, 3 i 9, art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1–2aa i 3, na które służy zażalenie, przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio, z tym że zażalenie wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.

4. Postępowanie w sprawie odwołania od decyzji lub zażalenia na postanowienie Prezesa UTK, o których mowa w ust. 2 i 3, toczy się według przepisów Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego.

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

2. Wersje jawne decyzji dotyczących regulacji transportu kolejowego publikuje się w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Wersje jawne nie zawierają informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa lub stanowiących inną tajemnicę prawnie chronioną.”;

16) w art. 14:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Prezes UTK, w drodze decyzji:

1) niezwłocznie po stwierdzeniu, że dalsza eksploatacja infrastruktury kolejowej wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy, wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na drodze kolejowej, której dotyczy ryzyko;

2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, w przypadku gdy:

a) nie został on dopuszczony do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub

b) nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20 lub art. 24 ust. 5, a w przypadku wagonów towarowych – w przepisach rozporządzenia (UE) nr 445/2011, a jego dalsza eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.”,

b) uchyla się ust. 4–7;

17) uchyla się art. 14a;

18) w art. 14b uchyla się ust. 2;

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

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

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

„Art. 15a. 1. W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK współpracuje z organami regulacyjnymi z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym w ramach sieci powołanej na podstawie art. 57 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32), w szczególności w zakresie:

1) wymiany informacji o swojej działalności i praktyce podejmowania decyzji, w szczególności w kwestii stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej z zakresu kolejnictwa;
2) zadań dotyczących monitorowania rynku transportu kolejowego oraz rozpatrywania skarg i prowadzenia postępowań;
3) koordynacji procedur podejmowanych decyzji;
4) spraw związanych z międzynarodowymi przewozami kolejowymi;
5) opracowania wspólnych zasad i praktyk dotyczących rozstrzyganych spraw;
6) przeglądu decyzji i praktyk organizacji zrzeszających zarządców;
7) przekazywania informacji uzyskanych dla celów regulacji, kontroli i monitorowania rynku transportu kolejowego.

2. Prezes UTK przekazuje organom regulacyjnym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej informacje, o które wnioskują, z zastrzeżeniem możliwości wykorzystania ich wyłącznie w celu rozpatrzenia skargi lub prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 13 ust. 3e.

3. Prezes UTK, w przypadku otrzymania skargi lub wszczęcia sprawy z urzędu, w przypadku, gdy sprawa dotyczy również organu regulacyjnego z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, przekazuje mu odpowiednie informacje w celu podjęcia przez ten organ działań dotyczących zainteresowanych stron.

4. Prezes UTK może wystąpić do Komisji Europejskiej o uczestniczenie w działaniach dotyczących tras pociągów międzynarodowych w celu ułatwienia współpracy właściwych organów regulacyjnych.

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

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

3. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej dane, o których mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz. Urz. UE L 181 z 09.07.2015, str. 1).”;

21) w art. 16:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) w ust. 2:

– pkt 7 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

23) w art. 17a:

a) w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

1) dróg kolejowych:

a) kolei wąskotorowych,

b) funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei:

– przeznaczonych do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, lub

– wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów,

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

d) stanowiących infrastrukturę prywatną,

e) posiadających status bocznicy kolejowej;

2) linii metra.

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

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

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

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

3. Warunkiem dopuszczenia przedsiębiorcy do korzystania z infrastruktury kolejowej, o której mowa w ust. 2, jest uzyskanie przez tego przedsiębiorcę świadectwa bezpieczeństwa.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który posiada certyfikat bezpieczeństwa.

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

6. Przedsiębiorca łączący funkcję zarządcy, o którym mowa w art. 17d ust. 3, oraz przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 3, po spełnieniu wymogów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i ust. 2 pkt 4, może uzyskać jedno świadectwo bezpieczeństwa zamiast świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17d ust. 3 oraz w ust. 3.

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

25) art. 18 otrzymuje brzmienie:

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

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

1) po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17e ust. 2;
2) specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych;

3) po liniach metra.”;

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

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

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

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

28) w art. 19:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń;
2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
3) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach;
4) w przypadku eksploatowania własnych pojazdów kolejowych:
   a) oświadczenie o posiadaniu aktualnych świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych,
   b) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów

kolejowych zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach.”,

b) w ust. 2:
- uchyla się pkt 2,
- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 4;”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

29) w art. 22d w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych: dyżurny ruchu, nastawniczy, kierownik pociągu, ustawiacz, manewrowy, rewident taboru, automatyk, toromistrz, dróżnik przejazdowy, prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych, są obowiązani:”;

30) w art. 22f:

a) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

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

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

b) w ust. 13:

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

„1a) na infrastrukturze prywatnej;”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) na infrastrukturze kolei wąskotorowej;”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

31) w art. 23b:

a) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

decyzję w sprawie przeprowadzenia badań na sieci kolejowej, określając warunki i termin ich przeprowadzenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

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

32) w art. 25a uchyla się ust. 1;

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

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

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

34) uchyla się art. 25p;

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

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

36) art. 28o otrzymuje brzmienie:

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

37) uchyla się rozdziały 5c i 5d;

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

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

1) rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej;

2) przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej, w tym:

a) przydzielaniu trasy pociągu,

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

3) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej;
4) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.

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

3. Przydzielenie zdolności przepustowej dla wykonania manewrów może polegać na określeniu przedziału czasu, w którym zarządca umożliwi aplikantowi wykonanie manewrów.

Art. 29a. 1. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z zachowaniem zasady równego ich traktowania. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi wymienione w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.

2. Przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej przysługuje minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 1, wyłącznie w celu wykonywania:

1) międzynarodowych przewozów osób;
2) przewozów rzeczy.

3. Zarządca może ograniczyć minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej:

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

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

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

1) zapewnienia dla pozostałych pociągów tras alternatywnych umożliwiających realizację przewozu z tej samej stacji początkowej i do tej samej stacji końcowej, z uwzględnieniem zastępowalności obu tras w

związku ze świadczeniem przez przewoźnika kolejowego usług przewozu towarowego lub pasażerskiego;

2) zapewnienia możliwości wykorzystania pozostałej zdolności przepustowej przez pozostałe pociągi;

3) uzyskania zgody Prezesa UTK.

Art. 29c. 1. Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany wyłącznie na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

2. Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, w przypadku gdy spełnione zostaną następujące warunki:

1) w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, Prezes UTK określi, że głównym celem proponowanych nowych usług kolejowych jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania;

2) w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia 869/2014, Prezes UTK określi, że proponowane nowe międzynarodowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.

3. Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14, stosuje się odpowiednio.

4. Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy.

5. W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:

1) aplikanta, jego siedzibę i adres;
2) trasy, na których mają być realizowane przewozy w ramach otwartego dostępu;
3) okres, na jaki decyzja zostaje wydana;
4) warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej.

6. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.

7. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

8. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.

9. Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w tej decyzji;
2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

Art. 29d. 1. Aplikant nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu z zarządcą umowy o przydzielenie zdolności przepustowej.

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

1) prawa i obowiązki zarządcy i aplikanta w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej;

2) sposób i terminy przekazywania zarządcy informacji o przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania zdolności przepustowej, która zostanie przydzielona aplikantowi.

3. Zarządca może określić w umowie, o której mowa w ust. 1, wymagania dotyczące gwarancji finansowych na zabezpieczenie płatności. Wymagania te muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

4. W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

40) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„Art. 30. 1. Zarządca na podstawie otrzymanych wniosków przydziela zdolność przepustową.

2. Zarządca na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu opracowuje rozkład jazdy pociągu.

3. Zarządca ustala procedurę opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Na podstawie wniosków o przydzielenie trasy pociągu złożonych zgodnie z tą procedurą zarządca opracowuje roczny rozkład jazdy pociągów.

4. W przypadku ujawnienia odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej zarządca niezwłocznie powiadamia o tym Prezesa UTK oraz aplikantów, którzy wnioskowali o przydzielenie zdolności przepustowej na tym odcinku linii kolejowej. Obowiązek powiadomienia występuje również w przypadku ujawnienia odcinka linii kolejowej, na którym zarządca przewiduje wystąpienie niewystarczającej zdolności przepustowej w kolejnym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

5. Przez niewystarczającą zdolność przepustową, o której mowa w ust. 4, rozumie się popyt na zdolność przepustową odcinka linii kolejowej, który nie może być w pełni zaspokojony w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.

6. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 4, jest obowiązany dokonać analizy zdolności przepustowej odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej i przedłożyć jej wyniki Prezesowi UTK.

7. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia przedłożenia wyników analizy zdolności przepustowej, po konsultacjach z przewoźnikami wykonującymi

przewozy na odcinku linii kolejowej, którego analiza dotyczy, opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej i przedkłada go Prezesowi UTK.

8. Po opracowaniu rocznego rozkładu jazdy pociągów zarządca, na wniosek aplikanta:

1) może przydzielić dodatkową zdolność przepustową;
2) może zmodyfikować przydzieloną zdolność przepustową;
3) przyjmuje rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej.

9. Wniosek, o którym mowa w ust. 8, dotyczący pociągu realizującego przewozy kolejowe osób, zwanego dalej „pociągiem pasażerskim”:

1) którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości, aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 40 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu;
2) realizującego przewóz okazjonalny, aplikant składa co najmniej 7 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu.

10. W przypadku gdy aplikant złoży wniosek o przydzielenie trasy pociągu w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowym uruchomieniem pociągu, zarządca może opracować uproszczony rozkład jazdy pociągu, określający godzinę odjazdu pociągu ze stacji początkowej oraz czas przejazdu pociągu bez uwzględnienia czasu postojów wynikających z ruchu innych pociągów.

11. Zarządca informuje aplikanta o przydzielonej zdolności przepustowej przez określenie rozkładu jazdy pociągu, uproszczonego rozkładu jazdy pociągu lub przedziału czasu, w którym przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta może korzystać z infrastruktury kolejowej.

12. Zarządca może określić terminy zmiany rozkładu jazdy pociągów. Zmiany rozkładu jazdy pociągów są wprowadzane nie częściej niż co 30 dni.

13. Zarządca nie ujawnia informacji dostarczanych mu w trakcie procesu przydzielania zdolności przepustowej stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.”;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 30f. 1. Zarządca monitoruje punktualność pociągów.

2. Zarządca, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, ustala wielkość opóźnień pociągów z podziałem na ich przyczyny.

3. Przewoźnik kolejowy lub zarządca, który powoduje opóźnienie pociągu, wypłaca przewoźnikowi kolejowemu, którego pociąg został opóźniony, rekompensatę.

4. Zarządca opracowuje plan minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej, zwany dalej „planem wykonania”. Zarządca uzgadnia z przewoźnikami kolejowymi szczegóły planu wykonania, w tym:

1) wielkość opóźnienia pociągu, dla której uznaje się, że pociąg kursuje planowo;
2) oczekiwany, procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy;
3) wysokość rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, sposób ustalenia podmiotu wypłacającego rekompensatę oraz podmiotu uprawnionego do otrzymania rekompensaty.

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

6. Zarządca publikuje raz do roku na swojej stronie internetowej średni roczny poziom wyników osiągnięty przez przewoźników kolejowych w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.

7. Przepisów ust. 1–6 nie stosuje się do pociągów uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 10.

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

Art. 30h. 1. Korzystanie z drogi kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków.

2. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić niezakłócony ruch pociągów. W tym celu opracowuje on plan postępowania uwzględniający organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów.

3. W nagłych przypadkach skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej, dostęp do przydzielonej zdolności przepustowej może zostać ograniczony bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do usunięcia zaistniałych skutków w niezbędnym zakresie. Zarządca może, jeżeli uzna to za konieczne, wymagać od przewoźników kolejowych, za opłatą, udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do niezwłocznego przywrócenia niezakłóconego ruchu pociągów.

4. Zarządca niezwłocznie informuje zainteresowane strony o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.”;

42) w art. 31:

a) ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„1. Na uzasadniony wniosek aplikanta zarządca może zawrzeć z aplikantem umowę o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zwaną dalej „umową ramową”. Umowa ramowa określa w szczególności przybliżone parametry zdolności przepustowej, w ramach której aplikantowi zostaną przydzielone trasy pociągów. Umowa ramowa nie określa tras pociągów.

2. Umowa ramowa jest zawierana na okres nie dłuższy niż 5 lat i może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie.

3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez aplikanta istniejącymi,

długoterminowymi umowami handlowymi lub poniesionymi albo planowanymi inwestycjami.”,

b) ust. 6–9 otrzymują brzmienie:

„6. Projekt umowy ramowej, po parafowaniu przez strony, jest przedstawiany przez zarządcę do zatwierdzenia przez Prezesa UTK.

7. Prezes UTK zatwierdza projekt umowy ramowej w drodze decyzji. Prezes UTK odmawia zatwierdzenia projektu umowy ramowej, która nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 2–5.

8. Umowa ramowa może zostać zawarta po zatwierdzeniu jej projektu przez Prezesa UTK.

9. Zarządca udostępnia aplikantowi, na jego wniosek, postanowienia umowy ramowej, z zachowaniem tajemnicy przedsiębiorstwa.”;

43) art. 32 i art. 33 otrzymują brzmienie:

„Art. 32. 1. Zarządca opracowuje regulamin, zwany dalej „regulaminem sieci”, określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy, w szczególności:

1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;
2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej;
3) cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13;
4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;
5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.

2. Zarządca zapewnia, aby charakterystyka infrastruktury kolejowej określona w regulaminie sieci była co najmniej raz do roku aktualizowana zgodnie z danymi ujętymi w krajowym rejestrze infrastruktury.

3. Regulamin sieci jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed terminem składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.

4. Regulamin sieci jest ogłaszany co najmniej w dwóch językach urzędowych Unii Europejskiej, w tym w języku polskim.

5. Wprowadzenie do regulaminu sieci postanowień dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym wymaga uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Zarządca opracowuje projekt cennika określającego:

1) opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 2;
2) sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na podstawie stawek cząstkowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości;
3) sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej;
4) sposób ustalania opłat rezerwacyjnych, o których mowa w ust. 3 i 11;
5) sposób ustalania opłat za postój pojazdów kolejowych;
6) opłaty, o których mowa w ust. 12, albo sposób ich ustalania.

14. Projekt cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca, niezwłocznie po jego opracowaniu, umieszcza w regulaminie sieci oraz, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK w

części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek cząstkowych i współczynników.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

44) w art. 34:

a) ust. 1–2 otrzymują brzmienie:

„1. Opłata podstawowa może być podwyższana, w okresie przepełnienia, na odcinkach dróg kolejowych o niewystarczającej zdolności przepustowej.

1a. Zarządca zaprzestaje pobierania podwyższonych opłat, o których mowa w ust. 1, jeżeli:

1) nie przedłożył planu powiększenia zdolności przepustowej albo
2) nie realizuje działań określonych w planie powiększenia zdolności przepustowej.

1b. W przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 2, za zgodą Prezesa UTK, zarządca może kontynuować pobieranie podwyższonych opłat przez okres nie dłuższy niż 3 lata, jeżeli:

1) plan powiększenia zdolności przepustowej nie może być zrealizowany z przyczyn od niego niezależnych albo
2) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane z przyczyn ekonomicznych.

2. Zarządca może przyznawać ulgi w opłacie podstawowej pod warunkiem zapewnienia ich finansowania. Ulgi mogą być przyznane na czas ograniczony i na określonym odcinku infrastruktury kolejowej w celu:

1) rozwijania nowych usług kolejowych lub
2) korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej.”,

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

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

45) art. 35 otrzymuje brzmienie:

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

1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 29d ust. 1, w szczególności informacje jakie powinny znaleźć się we wnioskach o przydzielenie zdolności przepustowej oraz warunki uznania, że odcinek linii kolejowej posiada niewystarczającą zdolność przepustową;
2) tryb wprowadzania zmian do rozkładu jazdy pociągów;
3) zakres analizy zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30 ust. 6;
4) zakres planu powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 30 ust. 7;
5) warunki korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej;
6) sposób kwalifikacji opóźnień pociągów;
7) maksymalną wielkość opóźnienia pociągu, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;

8) minimalny procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
9) sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2–4, 8 i 11, oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3;
10) sposób podwyższania opłaty podstawowej;
11) sposób udzielania ulg w opłacie podstawowej;
12) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową ramową;
13) sposób opracowania regulaminu sieci i zakres informacji w nim zawieranych.

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

1) konieczność zapewnienia niedyskryminacyjnego traktowania aplikantów, w szczególności w zakresie regulaminu sieci;
2) odmienny sposób postępowania z wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej w przypadku opracowania rozkładu jazdy pociągu i jego zmiany;
3) odmienny sposób postępowania z wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej w trybie przewidzianym dla rocznego rozkładu jazdy pociągów i pozostałymi wnioskami;
4) potrzebę jak najlepszego wykorzystania istniejącej zdolności przepustowej;
5) potrzebę prowadzenia prac utrzymaniowych skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej;
6) czas niezbędny na opracowanie rozkładu jazdy pociągów;
7) konieczność szczególnego traktowania tras pociągów międzynarodowych na etapie przydzielania zdolności przepustowej;
8) szczególny charakter pociągów pasażerskich, w tym świadczących usługę publiczną;
9) konieczność podjęcia działań naprawczych w przypadku drogi kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej;

10) potrzebę weryfikacji przez zarządcę uprawnień przewoźnika kolejowego do wykonywania przewozów;
11) potrzebę ustalenia strony, która ma ponieść konsekwencje za opóźnienie pociągu;
12) potrzebę zapewnienia, że system opłat pobieranych za przejazd pociągu będzie adekwatny do kosztów, jakie powoduje przejazd pociągu;
13) potrzebę uzależnienia wysokości opłaty rezerwacyjnej od możliwości ponownego wykorzystania przepustowości, z której dany aplikant zrezygnował.”;

46) po art. 35 dodaje się art. 35a w brzmieniu:

„Art. 35a. 1. Zarządca może podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów art. 29–35, w przypadku gdy:

1) sieć kolejowa jest przeznaczona wyłącznie do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych;
2) infrastruktura kolejowa stanowi element obiektu infrastruktury usługowej;
3) infrastruktura kolejowa została uznana za lokalną infrastrukturę kolejową, która nie ma żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego w decyzji wydanej przez Komisję Europejską.

2. Zarządca może podjąć decyzję o stosowaniu przepisów rozdziału 6 dotyczących przewoźników kolejowych do przedsiębiorców wykonujących przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17e ust. 2.

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

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

„Rozdział 6a

Obiekty infrastruktury usługowej

Art. 36a. 1. Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „obiektem”, polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do świadczenia których obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu.

2. Zarządzający obiektem sporządza statut obiektu, w którym określa, czy obiekt przeznaczony jest do udostępniania. Zarządzający obiektem świadczący usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, może określić, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania tylko w przypadku, gdy obiekt nie jest używany.

3. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.

4. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 3, przysługuje również przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie obiektów położonych na sieci kolejowej, do dostępu do której są uprawnieni.

5. Jeżeli zarządzający obiektem przystosowanym do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, określi, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania, a przewoźnik kolejowy zgłosi zarządzającemu obiektem zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu podaje do publicznej wiadomości, że obiekt przeznaczony jest do wynajęcia lub dzierżawy, w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu.

6. Jeżeli operator obiektu, zwany dalej „operatorem”, świadczy usługi, o których mowa w ust. 3 załącznika nr 2 do ustawy, świadczy je na równych i niedyskryminujących zasadach.

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

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

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

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

1) przewoźnik ten może wykonać planowany przewóz kolejowy na porównywalnych ekonomicznie warunkach korzystając z innego udostępnianego obiektu, z wyjątkiem sytuacji, gdy przewoźnik poinformuje operatora, że operator wskazanego obiektu odmówił mu do niego dostępu, lub
2) pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałyby się z koniecznością poniesienia przez operatora nakładów, o których mowa w ust. 3, lub
3) ze względu na brak wystarczającej zdolności przepustowej pozytywne rozpatrzenie wniosku uniemożliwiłoby temu operatorowi realizację uzasadnionych potrzeb własnych lub wykonanie zobowiązań wynikających z umów zawartych uprzednio z innymi przewoźnikami kolejowymi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. W przypadku gdy:

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

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

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

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

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

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

2. W rejestrze obiektów gromadzi się następujące dane:

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

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

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

Rozdział 6b

Stacje pasażerskie

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

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

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

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

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

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

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

Art. 36l. 1. Nazwę stacji pasażerskiej określa zarządca linii kolejowej, przy której stacja pasażerska jest położona. Jeżeli stacja pasażerska jest

położona przy liniach kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców, nazwę stacji określają wszyscy zarządcy w porozumieniu.

2. Koszty zmiany nazwy stacji pasażerskiej ponosi wnioskodawca.

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

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

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

Rozdział 6c

Współpraca zarządców

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

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

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

5) działania podejmowane w sytuacjach wyjątkowych i w trudnych warunkach;
6) tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz ich skutków finansowych oraz sposób prowadzenia związanej z tym dokumentacji;
7) zasady wzajemnych rozliczeń;
8) tryb rozstrzygania sporów.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Minister właściwy do spraw transportu:

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

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

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

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

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

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

1) oszacowane w oparciu o rejestr, o którym mowa w art. 37a ust. 1, oraz wytyczne dotyczące jednolitych wskaźników makroekonomicznych, o których mowa w art. 50a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych:
   a) prognozę wysokości kosztów działalności związanej z zadaniami zarządcy, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1–3,
   b) prognozę wysokości przychodów zarządcy z opłat pobieranych od aplikantów oraz innych przychodów,
   c) wynikające z prognoz, o których mowa w lit. a i b, zapotrzebowanie zarządcy na środki publiczne;
2) planowane do osiągnięcia cele, w tym również odnoszące się do zmniejszenia kosztów działalności oraz zapewnienia optymalnego poziomu efektywności prowadzonej działalności, w szczególności w zakresie jakości oferowanych usług i bezpieczeństwa;
3) przyjęte wskaźniki realizacji celów, o których mowa w pkt 2;
4) system realizacji, monitorowania oraz ewaluacji programu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. W przypadku gdy nie została wstrzymana procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej w trybie, o którym mowa w ust. 3, zarządca może

rozpocząć likwidację drogi kolejowej w terminie 3 miesięcy od dnia przekazania pisemnej informacji, o której mowa w ust. 2.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 38f. 1. Zarządca opracowuje plan biznesowy, w którym określa sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.

2. Zarządca zapewnia, aby współpracujący z nim aplikanci oraz, na ich żądanie, potencjalni aplikanci mieli dostęp do odpowiednich informacji oraz mieli możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury, przed jego przyjęciem przez zarządcę.

3. Zarządca dostosowuje plan, o którym mowa w ust. 1, do postanowień umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia jej zawarcia.

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

53) w art. 43:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Licencjonowaniu podlega działalność gospodarcza polegająca na:

1) wykonywaniu przewozów kolejowych osób;

2) wykonywaniu przewozów kolejowych rzeczy;

3) świadczeniu usług trakcyjnych.”,

b) uchyla się ust. 4 i 4a;

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

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

55) art. 46–49 otrzymują brzmienie:

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

2. Wniosek o udzielenie licencji zawiera:

1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;

2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;

3) numer identyfikacji podatkowej (NIP);

4) określenie przedmiotu i zakresu wykonywania działalności, na którą ma być udzielona licencja.

3. Do wniosku należy dołączyć:

1) informacje o dotychczasowej działalności przedsiębiorcy;

2) dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań dotyczących:

a) dobrej reputacji,

b) wiarygodności finansowej,

c) kwalifikacji zawodowych,

d) zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej.

4. Wymagania dotyczące dobrej reputacji uznaje się za spełnione, jeżeli:

1) nie została ogłoszona upadłość przedsiębiorcy;

2) przedsiębiorca nie poniósł odpowiedzialności na podstawie przepisów o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary;

3) przedsiębiorca nie został ukarany za poważne naruszenia prawa określone w przepisach szczególnych mających zastosowanie do transportu;

4) członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa, przestępstwa skarbowe popełnione umyślnie lub powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową.

W celu potwierdzenia spełnienia wymogów, o których mowa w zdaniu pierwszym, przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia zaświadczenia albo oświadczenia.

5. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

6. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca jest w stanie wykazać, że jest zdolny do wypełnienia rzeczywistych i potencjalnych zobowiązań finansowych przez okres 12 miesięcy od dnia udzielenia licencji. W tym celu:

1) przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia:

a) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy, wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta z jego badania, albo bilans, gdy przedsiębiorca nie może okazać sprawozdania finansowego,

b) zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję i planowane zestawienie przepływów dla roku kolejnego,

c) potwierdzenie stanu rachunku bankowego oraz pozostałe zabezpieczenia majątkowe zobowiązań,

d) dane dotyczące planowanych wydatków związanych z podjęciem licencjonowanej działalności,

e) informację o zabezpieczonym limicie przekroczenia stanu konta rachunku bankowego;

2) Prezes UTK uzyskuje od właściwych organów informacje o stanie zaległości przedsiębiorcy:

a) w podatkach,

b) w opłacaniu składek na ubezpieczenie społeczne, zdrowotne, Fundusz Pracy i Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 963).

7. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za niespełnione w przypadku przedsiębiorcy, w którego działalności występują znaczne lub powtarzające się zaległości publicznoprawne.

8. W razie wątpliwości co do sytuacji finansowej przedsiębiorcy, Prezes UTK może żądać innych niż określone w ust. 6 informacji i dokumentów bankowych lub księgowych przedstawiających rzetelnie aktualną sytuację finansową przedsiębiorcy.

9. Wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca posiada lub zobowiąże się do posiadania organizacji zarządzania, która zapewni kontrolę bezpieczeństwa, niezawodność i nadzorowanie licencjonowanej działalności. W tym celu przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia:

1) dokumenty dotyczące kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych oraz szczegółowe dane dotyczące szkolenia tych pracowników, lub

2) oświadczenie dotyczące planowanego zatrudnienia i przeszkolenia pracowników, o których mowa w pkt 1.

10. Wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji wykaże, że zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej.

11. Zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 10, uwzględnia wymagania określone przepisami art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

12. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę zakres działalności wykonywanej przez przewoźnika kolejowego.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 49. 1. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli przewoźnika kolejowego w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji oraz wymagań wynikających z ustawy nie rzadziej niż raz na 5 lat.

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

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

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

1) nie spełnia wymagań określonych w art. 46;
2) nie wywiązał się ze zobowiązań złożonych w oświadczeniu, o którym mowa w art. 46 ust. 9 pkt 2, w określonych w nim terminach;
3) wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

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

3. Prezes UTK cofa licencję, jeżeli przedsiębiorca:

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

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

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

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

57) art. 51 otrzymuje brzmienie:

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

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

58) uchyla się art. 51a i art. 52;

59) w art. 66:

a) ust. 1–2a otrzymują brzmienie:

„1. Karze pieniężnej podlega:

1) przedsiębiorca, który:
   a) prowadzi działalność bez wymaganego dokumentu, o którym mowa w art. 17e lub art. 43,
   b) wykonuje przewozy na drodze kolejowej, której zarządca nadał status infrastruktury nieczynnej,
   c) nie zastosował się do postanowień decyzji Prezesa UTK w sprawie przeprowadzenia badań na sieci kolejowej, o której mowa w art. 23b ust. 8a;
2) zarządca, który:
   a) nie nadał drodze kolejowej wykorzystywanej wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy statusu infrastruktury prywatnej;
   b) nie przedstawi organizatorowi publicznego transportu kolejowego informacji, o których mowa w art. 5b,
   c) eksploatuje drogę kolejową bez wymaganego dokumentu, o którym mowa w art. 17d,
   d) nie zapewnił niedyskryminacyjnego traktowania aplikantów,
   e) nie dokonał modyfikacji odmowy albo nie cofnął odmowy rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej zgodnie z wytycznymi określonymi przez Prezesa UTK w decyzji, o której mowa w art. 30a ust. 2,
   f) nie opublikował regulaminu sieci w terminie określonym w art. 32 ust. 3 lub nie uwzględnił w nim wszystkich wymaganych elementów,
   g) nie przekazał Prezesowi UTK w terminie określonym w art. 33 ust. 14 projektu cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 13,
   h) nie poinformował w wymaganym terminie Prezesa UTK o ustaleniach, o których mowa w art. 36p ust. 2,
   i) nie umożliwił aplikantom wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego zarządcy;
3) przewoźnik kolejowy, który nie poinformował w wymaganym terminie Prezesa UTK o zmianie mającej wpływ na jego sytuację prawną;

4) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:
   a) nieterminowo przedłożył Prezesowi UTK raport w sprawie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17a ust. 4,
   b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy,
   c) nie zgłosił Komisji i Prezesowi UTK wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g ust. 1, o zaistniałym poważnym wypadku, wypadku lub incydencie,
   d) utrudnia pracę Komisji i komisji kolejowej;
5) zarządca, przewoźnik kolejowy lub przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, którzy nie przekazali w terminie Prezesowi UTK oświadczeń, o których mowa w art. 22ca ust. 1 pkt 1;
6) zarządca, przewoźnik kolejowy, operator stacji pasażerskiej, sprzedawca biletów, organizator turystyki, pośrednik turystyczny w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych, który nie przestrzega lub narusza obowiązujące go przepisy art. 4, art. 5 i art. 7–29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE;
7) zarządca, przewoźnik kolejowy lub operator stacji pasażerskiej, który:
   a) nie podaje rozkładu jazdy dla przewozu osób lub jego zmiany do publicznej wiadomości w terminie i na zasadach, o których mowa w art. 30e,
   b) naruszył zakaz stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, o którym mowa w art. 14b ust. 1,
   c) utrudnia Prezesowi UTK lub pisemnie upoważnionym osobom wykonywanie czynności, o których mowa w art. 15;
8) dysponent, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności

powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z prowadzonego przez siebie rejestru pojazdów kolejowych;

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

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

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

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

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

c) uchyla się ust. 2ac,

d) ust. 2c otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 2. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 716) w art. 7 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:

a) jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub

b) jest wykorzystywana do przewozu osób, lub

c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, 749, 1020 i 1250) w art. 27 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

Art. 4. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 2115 oraz z 2016 r. poz. 615) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

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

1) projektów inwestycyjnych w zakresie budowy i przebudowy linii kolejowych;
2) zadań z zakresu remontów i utrzymania linii kolejowych;
3) zadań z zakresu likwidacji zbędnych linii kolejowych, przewidzianych do realizacji przez zarządców infrastruktury kolejowej;
4) wydatków bieżących PKP PLK SA związanych z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej;
5) zakupu i modernizacji przez PKP PLK SA pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych;
6) działalności zarządców infrastruktury kolejowej, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.”;

4) w art. 12 uchyla się pkt 5.

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

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

Art. 6. Zarządcy infrastruktury sporządzą pierwsze statuty sieci kolejowej, o których mowa w art. 5 ust. 2a ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż do dnia 9 grudnia 2017 r.

Art. 7. Umowy zawarte przez zarządców infrastruktury na podstawie art. 7 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, które nie spełniają

warunków określonych w art. 36n ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zachowują moc do dnia 9 grudnia 2017 r.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 11. 1. Do rozkładów jazdy obowiązujących do dnia 9 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi cenników, regulaminów i umów, a także ich zmian, stosuje się przepisy dotychczasowe, z wyjątkiem art. 30 ust. 5c–5e ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, oraz stosuje się art. 30e ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

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

3. Do dnia 9 grudnia 2017 r. do rozkładów jazdy obowiązujących od dnia 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów zarządca infrastruktury może stosować przepisy dotychczasowe. W takim przypadku zarządca infrastruktury informuje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o swojej decyzji.

4. Projekt cennika, o który mowa w art. 33 ust. 13 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od dnia 10 grudnia 2017 r. zarządca przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego nie później niż do dnia 10 kwietnia 2017 r.

Art. 12. 1. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej sporządzą statut obiektu, o którym mowa w art. 36a ust. 2 oraz regulamin dostępu do obiektu, o którym mowa w art. 36f ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż do dnia 9 grudnia 2017 r.

2. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej przekażą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane rejestrowe ujęte w rejestrze obiektów infrastruktury usługowej nie później niż do dnia 9 grudnia 2017 r.

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

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

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

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

Funduszu Kolejowego odbywa się na podstawie przepisów ustawy, o której mowa w art. 1, lub ustawy, o której mowa w art. 2, w brzmieniu dotychczasowym.

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

3. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansowywać na dotychczasowych zasadach ulgi, o których mowa w art. 34 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, do czasu wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 38e ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 3 lat od dnia wejścia w życie ustawy.

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

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

Art. 18. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ust. 8, art. 16 ust. 4, art. 25ga ust. 4 i art. 25p ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 8, art. 16 ust. 4 i art. 25ga ust. 4 ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 19. 1. Plany finansowe Funduszu Kolejowego na rok 2016 i 2017, uzgodnione na podstawie art. 9a ustawy, o którym mowa w art. 4 niniejszej ustawy, zachowują moc na okres, na jaki zostały przyjęte.

2. Minister właściwy do spraw transportu oraz zarządcy infrastruktury dostosują umowę zawartą na podstawie art. 10 ustawy, o której mowa w art. 4, do zmian wynikających z niniejszej ustawy nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Minister właściwy do spraw transportu oraz Bank Gospodarstwa Krajowego dostosują umowę zawartą na podstawie art. 12 ustawy, o której mowa w art. 4, do zmian wynikających z niniejszej ustawy nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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

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

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

Załączniki do ustawy
dnia 2016 r.
(poz. ...)

Załącznik nr 1

Wykaz elementów infrastruktury kolejowej

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

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

7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11.

Załącznik nr 2

Usługi świadczone na rzecz przewoźników kolejowych przez zarządców infrastruktury i operatorów obiektów infrastruktury usługowej

1. Usługi świadczone w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej:

1) obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;
3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
4) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa;
5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

2. Usługi świadczone w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

1) stacja pasażerska;
2) terminal towarowy;
3) stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;
4) tory postojowe;
5) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;
6) stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;
8) instalacje pomocnicze;
9) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach.

3. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych:

1) usługi dodatkowe:
   a) przetwarzanie prądu na prąd trakcyjny,
   b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,

c) dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń,

d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:

– przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,

– opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;

2) usługi pomocnicze:

a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych,

b) dostarczanie informacji uzupełniających,

c) rewizja techniczna taboru,

d) dostęp do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich,

e) utrzymanie naprawcze taboru kolejowego świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonego dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza.

Załącznik nr 3

Zakres przedmiotowy zagadnień, które reguluje umowa, o której mowa w art. 38a ust. 5 ustawy

W umowie, o której mowa w art. 38a ust. 5, określa się w szczególności:

1) okres obowiązywania umowy zgodny z okresem na jaki został ustanowiony program, o którym mowa w art. 38a ust. 3, oraz z okresem, na jaki ma zostać przyjęty plan biznesowy zarządcy infrastruktury;
2) infrastrukturę kolejową oraz obiekty infrastruktury usługowej objęte umową;
3) zasady zarządzania infrastrukturą, w tym utrzymania i remontów infrastruktury, wraz z określeniem zaległości w tym zakresie;
4) cele w zakresie wydajności zorientowane na użytkownika wraz ze wskaźnikami ich realizacji, w szczególności obejmujące:
   a) oczekiwaną niezawodność,
   b) oczekiwaną punktualność,
   c) oczekiwane efekty w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa,
   d) działania ukierunkowane na ochronę środowiska,
   e) zasady ustalania zakresu oraz wielkości działań dotyczących utrzymania i remontów infrastruktury,
   f) zasady wprowadzania ograniczeń eksploatacyjnych związanych m.in. z realizacją inwestycji oraz napraw infrastruktury,
   g) zasady dostosowywania parametrów infrastruktury do występującego popytu,
   h) zasady zapobiegania wystąpieniu przepełnienia elementów infrastruktury,
   i) zasady zarządzania aktywami;
5) zasady postępowania w przypadku występowania poważnych zakłóceń w ruchu pociągów, w tym informowania użytkowników infrastruktury;
6) metodę alokacji kosztów do poszczególnych rodzajów usług oferowanych aplikantom;
7) zachęty do zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp, w szczególności mechanizmy motywujące polegające na uwzględnieniu w kosztach zarządcy infrastruktury nagród i premii dla pracowników za właściwą realizację celów jakościowych wskazanych w

umowie oraz za optymalizację kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp;

8) zasady weryfikacji zasadności utrzymywania niewykorzystywanej infrastruktury;
9) wielkość dofinansowania, w tym na:
   a) finansowanie ulg w opłacie podstawowej,
   b) zmniejszenie opłaty podstawowej w zależności od realizacji przez przewoźnika kolejowego planu wykonania - o ile zarządca uzgodni z ministrem właściwym do spraw transportu stosowanie takiego zmniejszenia;
10) zasady przekazywania i rozliczenia dofinansowania;
11) kary, w szczególności za niedotrzymanie wymaganych parametrów jakościowych;
12) obowiązki zarządcy w zakresie sprawozdawczości oraz publikacji informacji;
13) działania naprawcze podejmowane w przypadku gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne, w tym w zakresie dostępności dofinansowania;
14) warunki wcześniejszego rozwiązania umowy;
15) zasady i tryb kontroli wykonywania umowy.