

Łukasz Schreiber

Errata do druku nr 933

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.11.2021.EJ(15)

RM-0610-11-21

UC40

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, w ślad za przekazanym w dniu 10 lutego 2021 r. projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym przesyłam poprawione tabele zbieżności.

Z poważaniem,

Łukasz Schreiber

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH				Dyrektywa PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej	
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu(*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisu w wykraczających poza minimalne wymagania prawa UE (**)

Art. 1	1. Niniejsza dyrektywa określa warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby osiągnąć interoperacyjność w obrębie systemu kolei Unii w sposób zgodny z dyrektywą (UE) 2016/798, aby zdefiniować optymalny poziom harmonizacji technicznej, umożliwić ułatwianie, doskonalenie i rozwój usług transportu kolejowego w Unii i w relacjach z państwami trzecimi oraz przyczynić się do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa mających zastosowanie do personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.	NIE		Ogólne wprowadzenie- nie podlega implementacji	
	2.Niniejsza dyrektywa ustanawia przepisy dotyczące – w odniesieniu do każdego podsystemu – składników interoperacyjności, interfejsów oraz procedur, a także warunków całkowitej zgodności systemu kolei Unii koniecznej do osiągnięcia jego interoperacyjności.	NIE		Ogólne wprowadzenie - nie podlega implementacji	
	3.Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do: a) metra;	NIE	art. 3 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym zwanej dalej „utk”	Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6–9 i 12 oraz art. 23–23b, art. 23ca–23e, 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio.	
	b) tramwajów i pojazdów kolei lekkiej oraz infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy;	TAK (w zakresie tramwajów), NIE (w zakresie kolei lekkiej) (	Art. 3 ust.1 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 3 lit. a projektu)	„1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;”	

			Przepis dyrektywy odnośnie kolei lekkiej nie wymaga implementacji, ze względu na to, że powstał on na wniosek innych państw członkowskich UE które posiadają specyficzne systemy tramwajów, które wjeżdżają na linie kolejowe. W Polsce nie ma takich rozwiązań, ani się ich nie przewiduje w przyszłości	
c) sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstw prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci.	NIE	Art. art. 3 ust. 8 utk	„8. Przepisów rozdziałów 4a oraz art. 23-23b, art. 23ca-23e, 23fa i art. 23h-23k nie stosuje się do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.”	
4. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy swym zakresem nie obejmują: a) infrastruktury kolejowej będącej własnością prywatną, w tym bocznicy, wykorzystywanej przez właściciela lub operatora do celów ich własnego transportu towarowego lub transportu osób w celach niezarobkowych oraz pojazdów użytkowanych wyłącznie na takiej infrastrukturze;	TAK	Art. 1 pkt 2 lit. b i c projektu	„3. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6-6b, 7 i 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a-18d, art. 23-23b, art. 23ca-23e, 23fa i art. 23h-23k, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a-d, pkt 1a lit. b i pkt 2-5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej i przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy, w tym do bocznic kolejowych będących infrastrukturą prywatną.” „6. Przepisów rozdziałów 2b, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a-17b, oraz art. 18a-18d, z wyjątkiem art. 38ba, nie stosuje się do bocznic kolejowych niebędących infrastrukturą prywatną oraz do	

				przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.”	
	b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego;	TAK	Art. 3 ust. 9 utk (Art. 1 pkt 2 lit. d projektu)	„9. Przepisów rozdziału 4a oraz art. 23-23b, art. 23ca-23e, 23fa i art. 23h-23k nie stosuje się do:”	
	c) infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach gdy jest to konieczne do celów łączalności w odniesieniu do wyłącznie do tych pojazdów;	NIE		Nie widzimy potrzeby wdrożenia (fakultet). W Polsce nie ma takiego przypadku.	
	d) pojazdów użytkowanych przede wszystkim na infrastrukturze kolei lekkiej, ale wyposażonych w pewne elementy składowe kolei ciężkiej konieczne do umożliwienia przejazdu po zamkniętym i ograniczonym odcinku infrastruktury kolei ciężkiej wyłącznie do celów łączalności.	NIE		Nie widzimy potrzeby wdrożenia (fakultet). W Polsce nie ma takiego przypadku.	
	5.W przypadku tramwajów dwusystemowych działających w systemie kolei Unii, w przypadku gdy nie ma TSI, które mają zastosowanie do tych tramwajów dwusystemowych, zastosowanie mają następujące przepisy: a) zainteresowane państwa członkowskie zapewniają, aby przepisy krajowe lub inne stosowne dostępne środki były przyjmowane w celu zapewnienia, aby takie tramwaje dwusystemowe spełniały odpowiednie zasadnicze wymagania;	NIE		W Polsce nie ma tramwajów dwusystemowych.	

	b) państwa członkowskie mogą przyjmować przepisy krajowe, aby określić procedurę udzielania zezwoleń mającą zastosowanie do takich tramwajów dwusystemowych. Organ wydający zezwolenie dla pojazdu konsultuje się z odpowiednim krajowym organem ds. bezpieczeństwa w celu zapewnienia, aby mieszana eksploatacja tramwajów dwusystemowych i pociągów kolei ciężkich spełniała wszystkie zasadnicze wymagania, jak również odnośnych wspólnych wymagań bezpieczeństwa („CST”);	NIE		W Polsce nie ma tramwajów dwusystemowych.	
	c) w drodze odstępstwa od art. 21 w przypadku ruchu transgranicznego odpowiednie właściwe organy współpracują przy wydawaniu zezwolenia dla pojazdu. Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do pojazdów wyłączonych z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z ust. 3 i 4.	NIE		W Polsce nie ma tramwajów dwusystemowych.	
Art. 2	Na użytek niniejszej dyrektywy: 1) „system kolei Unii” oznacza elementy wymienione w załączniku I;	TAK	Art. 4 pkt 26 utk (Art. 1 pkt 5 lit. 1 projektu)	„26) system kolei Unii – elementy wymienione w załączniku nr 1a do ustawy;”	
	2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności;	TAK	Art. 4 pkt 29 utk (Art. 1 pkt 5 lit. n) projektu)	„29) interoperacyjność – zdolność systemu kolei Unii do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności;”	
	3) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez; pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego lub funkcjonalnego;	TAK	Art. 4 pkt 6 utk (Art. 1 pkt 5 lit. b projektu)	„6) pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu;”	
	4) „sieć” oznacza linie, stacje, terminale i wszystkie rodzaje stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei Unii;	TAK	Art. 4 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 5 lit. a projektu)	„4) sieć kolejowa – linie kolejowe, stacje pasażerskie, stacje rozrządowe, terminale towarowe i wszystkie inne elementy infrastruktury kolejowej niezbędne do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei Unii;”	

5) „podsystemy” oznaczają strukturalne lub funkcjonalne części systemu kolei Unii określone w załączniku II;	NIE	Art. 4 pkt 31 utk Art. 1 pkt 5 lit. q projektu)	„31) podsystem – część systemu kolei Unii o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania systemu kolei;”;	
6) „podsystem ruchomy” oznacza podsystem „tabor” i podsystem „sterowanie – urządzenia pokładowe”;	NIE	Art. 4 pkt 31 utk (Art. 1 pkt 5 lit. q projektu)	„31) podsystem – część systemu kolei Unii o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania systemu kolei;”;	
7) „składniki interoperacyjności” oznaczają wszelkie elementarne składniki, grupy części składowych, podzespoły lub pełne zespoły sprzętowe, włączone lub mające być włączone do podsystemu, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei, w tym zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne;	NIE	Art. 4 pkt 30 utk Art. 1 pkt 5 lit. o projektu)	„30) składnik interoperacyjności – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;”	
8) „produkt” oznacza produkt wytworzony w procesie produkcji, wraz ze składnikami interoperacyjności i podsystemami;	NIE		W przepisach materialnych projektu nie używa się definicji produktu, wobec czego wprowadzenie jej w projekcie jest niecelowe.	
9) „zasadnicze wymagania” oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez system kolei Unii, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy;	TAK	Art. 4 pkt 32 utk (Art. 1 pkt 5 lit. q projektu)	„32) zasadnicze wymagania systemu kolei – wymagania określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, których wypełnienie wymagane jest w celu zapewnienia interoperacyjności;”	
10) „specyfikacja europejska” oznacza specyfikację należącą do jednej z następujących kategorii: – wspólna specyfikacja techniczna określona w załączniku VIII do dyrektywy 2014/25/UE,	TAK	Art. 4 pkt 33a utk (Art. 1 pkt 5 lit. r projektu)	33a) specyfikacja europejska – specyfikacja należąca do jednej z następujących kategorii: a) specyfikacji technicznej z dziedziny technologii informacyjno-	

	– europejska aprobatą techniczną określona w art. 60 dyrektywy 2014/25/UE, lub – „norma europejska” zdefiniowana w art. 2 pkt 1 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;			komunikacyjnych (TIK) określonej zgodnie z art. 13 i 14, b) normy europejskiej w rozumieniu art. 2 pkt 1 lit. b – rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniającego dyrektywę Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylającego decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 12, z późn. zm.¹⁾), c) europejskiej aprobaty technicznej;”,	
	11) „techniczne specyfikacje interoperacyjności” („TSI”) oznaczają specyfikacje przyjęte zgodnie z niniejszą dyrektywą, obejmujące każdy z podsystemów lub część podsystemu celem spełnienia zasadniczych wymagań oraz zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii;	NIE	Art. 4 pkt 33 utk	„33) techniczne specyfikacje interoperacyjności – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;”	
	12) „parametr podstawowy” oznacza warunki prawne, techniczne lub eksploatacyjne kluczowe dla interoperacyjności, określone w odpowiednich TSI;	NIE		W przepisach materialnych projektu nie używa się definicji parametru podstawowego, wobec czego wprowadzenie jej w projekcie jest niecelowe.	

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

13) „szczególny przypadek” oznacza dowolną część systemu kolei wymagającą specjalnych przepisów w TSI, tymczasowych lub stałych, z powodu ograniczeń geograficznych, topograficznych, związanych ze środowiskiem miejskim lub oddziałujących na zgodność z istniejącym systemem, w szczególności linie kolejowe oraz sieci odizolowane od reszty Unii, skrajnie ładunku, prześwit toru lub szerokość międzytorza oraz pojazdy przewidziane wyłącznie do użytku lokalnego, regionalnego lub historycznego, jak też pojazdy pochodzące z lub udające się do państw trzecich;	NIE	Art. 4 pkt 30a utk (Art. 1 pkt 5 lit. p projektu)	„30a) szczególny przypadek - część systemu kolei Unii, dla którego, tymczasowo lub na stałe, ustalono odrębne przepisy w technicznych specyfikacjach interoperacyjności ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne, topograficzne lub miejskie, lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei Unii;”	
14) „modernizacja” oznacza wszelkie większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub jego części, skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje, i poprawiające całkowite osiągi podsystemu;	TAK	Art. 4 pkt 43 utk (Art. 1 pkt 5 lit. za projektu)	„43) modernizacja – większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub jego części poprawiające całkowite osiągi podsystemu oraz skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje;”	
15) „odnowienie” oznacza wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmieniające całkowitych osiągow podsystemu;	NIE	Art. 4 pkt 44 utk	„44) odnowienie –większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągow podsystemu;”	
16) „istniejący system kolei” oznacza infrastrukturę obejmującą zarówno linie, jak i stałe urządzenia istniejącej sieci kolejowej, wraz z pojazdami wszystkich kategorii i pochodzenia, poruszającymi się po tej infrastrukturze;	NIE		W przepisach materialnych projektu nie używa się definicji istniejącego systemu kolei, wobec czego wprowadzenie jej w projekcie jest niecelowe.	
17) „wymiana w ramach utrzymania” oznacza wymianę części na inne części o identycznych funkcjach i osiąгах w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego;	NIE		W przepisach materialnych projektu nie używa się definicji wymiany w ramach utrzymania, wobec czego wprowadzenie jej w projekcie jest niecelowe.	
18) „tramwaj dwusystemowy” oznacza pojazd zaprojektowany do połączonego użytkowania zarówno na infrastrukturze kolei lekkiej, jak i na infrastrukturze kolei ciężkiej;	NIE		W Polsce nie ma tramwajów dwusystemowych.	
19) „dopuszczenie do eksploatacji” oznacza wszystkie czynności, w wyniku których podsystem zostaje wprowadzony do eksploatacji;	TAK	Art. 4 pkt 36 utk (Art. 1 pkt	„36) dopuszczenie do eksploatacji – wszystkie czynności, w wyniku	

			5 lit. u projektu)	których podsystem zostaje oddany do eksploatacji;”,	
	20) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu;	NIE	Art. 4 pkt 6d utk	„6d) podmiot zamawiający –podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;”	
	21) „dysponent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z niego, wykorzystuje ten pojazd jako środek transportu i figuruje w takim charakterze w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47;	TAK	Art. 4 pkt 6b utk (Art. 1 pkt 5 lit. c projektu)	„6b) dysponent - podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, do wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR);”	
	22) „wnioskodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną występującą o zezwolenie; może nią być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub inna osoba lub podmiot prawny, taki jak producent, właściciel lub dysponent; na użytek art. 15 „wnioskodawca” oznacza podmiot zamawiający lub producenta lub ich upoważnionych przedstawicieli; na użytek art. 19 „wnioskodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną zwracającą się do Agencji o decyzję w sprawie zatwierdzenia rozwiązań technicznych przewidzianych na potrzeby projektów dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS;	NIE		Przepisy utk ściśle określają jaki podmiot może być wnioskodawcą w danym procesie.	
	23) „projekt na zaawansowanym etapie realizacji” oznacza każdy projekt, który znajduje się na tak zaawansowanym etapie planowania lub realizacji, że zmiany w zakresie specyfikacji technicznych mogłyby zagrozić planowej rentowności projektu;	TAK	Art. 4 pkt 30c utk (Art. 1 pkt 5 lit. q projektu)	„30c) zaawansowany etap realizacji – etap planowania albo realizacji projektu odnowienia, modernizacji lub budowy podsystemu, na którym zmiana specyfikacji technicznych mogłaby zagrozić planowanej rentowności tego projektu;”	
	24) „zharmonizowana norma” oznacza normę europejską zdefiniowaną w art. 2 pkt 1 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;	NIE	Art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru	„13) normie zharmonizowanej –należy przez to rozumieć normę zharmonizowaną w rozumieniu art.2 pkt1 lit. c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr1025/2012zdnia 25października 2012r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniającego dyrektywy Rady 89/686/EWG i93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i	

			rynku, zwanej dalej „soz”	Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylającego decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 12), której tytuł i numer zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;”	
	25) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza organ ds. bezpieczeństwa określony w art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798;	NIE	Art. 10 ust. 1 utk	„1. Centralnym organem administracji rządowej będącą 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 UTK.”	
	26) „typ” oznacza typ pojazdu określający zasadnicze cechy konstrukcyjne pojazdu objęte certyfikatem badania typu lub wzoru opisanym w odpowiednim module dotyczącym weryfikacji;	TAK	Art. 4 pkt 13 utk (Art. 1 pkt 5 lit. g projektu)	„13) typ pojazdu – ogół rozwiązań technicznych zastosowanych w projekcie pojazdu, określonych zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi pojazdu;”	

27) „seria” oznacza pewną liczbę identycznych pojazdów określonego typu;	NIE		W przepisach materialnych projektu nie używa się definicji serii, wobec czego wprowadzenie jej w projekcie jest niecelowe.	
28) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zdefiniowany w art. 3 pkt 20 dyrektywy (UE) 2016/798;	TAK	Art. 4 pkt 6c utk (Art. 1 pkt 5 lit. c projektu)	„6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) – wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego;”	
29) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski szynowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800 kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego wydzielonego pasa drogowego lub współdzielić pas drogowy z pojazdami drogowymi i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżny ruch pasażerski lub towarowy;	TAK			
30) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy w danym państwie członkowskim – niezależnie od tego, jaki organ je wydał – zawierające wymogi dotyczące bezpieczeństwa kolei lub wymogi techniczne, inne niż te określone w przepisach unijnych lub międzynarodowych, mające zastosowanie w tym danym państwie członkowskim do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury lub stron trzecich;	NIE		W przepisach materialnych projektu nie używa się definicji przepisów krajowych, wobec czego wprowadzenie jej w projekcie jest niecelowe.	
31) „zaprojektowany stan funkcjonowania” oznacza normalny tryb eksploatacji i możliwe do przewidzenia pogorszone warunki eksploatacji (w tym zużycie) mieszczące się w zakresie i warunkach stosowania określonych w dokumentacji technicznej i dokumentacji utrzymania;	NIE		W przepisach materialnych projektu nie używa się definicji zaprojektowanego stanu funkcjonowania, wobec czego wprowadzenie jej w projekcie jest niecelowe.	
32) „obszar użytkowania pojazdu” oznacza sieć lub sieci na terenie danego państwa członkowskiego lub grupy państw członkowskich, gdzie dany pojazd ma być użytkowany;	TAK	Art. 4 pkt 13a utk (Art. 1 pkt 5 lit. h projektu)	„13a) obszar użytkowania pojazdu – sieć kolejowa lub sieci kolejowe na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie dany pojazd ma być użytkowany;”;	
33) „akceptowalny sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez Agencję w celu określenia sposobów wykazania spełnienia zasadniczych wymagań;	NIE		W przepisach materialnych projektu nie używa się definicji akceptowalnego sposobu spełnienia wymagań, wobec	

				czego wprowadzenie jej w projekcie jest niecelowe.	
	34) „akceptowalny krajowy sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez państwa członkowskie w celu określenia sposobów wykazania spełnienia przepisów krajowych;	NIE		W przepisach materialnych projektu nie używa się definicji akceptowalnego krajowego sposobu spełnienia wymagań, wobec czego wprowadzenie jej w projekcie jest niecelowe.	
	35) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie po raz pierwszy na rynku Unii składnika interoperacyjności, podsystemu lub pojazdu gotowego do działania w swoim zaprojektowanym stanie funkcjonowania;	NIE	Art. 4 pkt 26 soz	„26) wprowadzeniu do obrotu - należy przez to rozumieć udostępnienie wyrobu na rynku po raz pierwszy;”	
	36) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt w postaci składników interoperacyjności, podsystemów lub pojazdów lub zleca jego zaprojektowanie lub wytworzenie i oferuje go pod własną nazwą lub znakiem towarowym;	NIE	Art. 4 pkt 20 soz	„20)producentie –należy przez to rozumieć osobę fizyczną lub prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która wytwarza wyrób albo dla której ten wyrób zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia go do obrotu lub oddania do użytku pod własną nazwą lub znakiem towarowym;”	
	37) „upoważniony przedstawiciel” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie Unii, która otrzymała od producenta lub podmiotu zamawiającego pisemne pełnomocnictwo do działania w imieniu tego producenta lub podmiotu zamawiającego w odniesieniu do określonych zadań;	NIE	Art. 4 pkt 25 soz	„25)upoważnionym przedstawicieli – należy przez to rozumieć osobę fizyczną lub prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, mającą miejsce zamieszkania albo siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) –strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, upoważnioną przez producenta na piśmie do działania w jego imieniu, w odniesieniu do określonych zadań;”	
	38) „specyfikacja techniczna” oznacza dokument określający wymagania techniczne, które powinny zostać spełnione przez produkt, podsystem, proces lub usługę;	NIE	Art. 4 pkt 22 soz	„22)specyfikacji technicznej –należy przez to rozumieć specyfikację	

				techniczną w rozumieniu art. 2 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;”	
	39) „akredytacja” oznacza akredytację w rozumieniu art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;	NIE	Art. 4 pkt 1 soz	„1)akredytacji – należy przez to rozumieć akredytację, o której mowa w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;”	
	40) „krajowa jednostka akredytująca” oznacza krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;	NIE	Art. 38 ust. 1 soz	„Art. 38. 1. Polskie Centrum Akredytacji, zwane dalej „Centrum”, jest krajową jednostką akredytującą”	
	41) „ocena zgodności” oznacza proces wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do produktu, procesu, usługi, podsystemu, osoby lub jednostki;	NIE	Art. 4 pkt 15 soz	„15)ocenie zgodności –należy przez to rozumieć ocenę zgodności w rozumieniu art. 2 pkt 12 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;”	
	42) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę notyfikowaną lub wyznaczoną jako wykonującą czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję; po notyfikacji przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka notyfikowana; po wyznaczeniu przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka wyznaczona;	NIE	Art. 4 pkt 11 soz	„11) jednostce oceniającej zgodność - należy przez to rozumieć jednostkę, o której mowa w art. 2 pkt 13 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;”	
	43) „osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami lub której sprawność ruchowa przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku;	NIE		Definicja osoby niepełnosprawnej i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej została zawarta w rozporządzeniu z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110 oraz Dz. Urz. UE L 1391 z 27.05.2019, str. 1), które stosuje się bezpośrednio.	
	(44) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (11);	NIE	Art. 4 pkt 7 utk	„7)zarządca infrastruktury –podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury,	

				a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;”	
	(45) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na wykonywaniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to ma zapewniać trakcję; dotyczy to także przedsiębiorstw, które zapewniają wyłącznie trakcję.	TAK	Art. 4 pkt 9 utk (Art. 1 pkt 5 lit. e projektu)	„9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;”	
Art. 3	Zasadnicze wymagania 1.System kolei Unii, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy, spełniają odpowiednie zasadnicze wymagania.	NIE		Nie dotyczy.	
	2.Specyfikacje techniczne, o których mowa w art. 60 dyrektywy 2014/25/UE, konieczne do spełnienia obowiązujących specyfikacji europejskich lub innych norm na terytorium Unii, nie mogą stać w sprzeczności z zasadniczymi wymaganiami.	NIE		Nie dotyczy.	
Art. 4	Treść TSI 1.Każdy z podsystemów zdefiniowanych w załączniku II jest objęty jedną TSI. Tam, gdzie jest to konieczne, podsystem może być objęty kilkoma TSI, a jedna TSI może dotyczyć kilku podsystemów.	NIE		Nie dotyczy. Polska, jako państwo członkowskie, nie wydaje TSI.	
	2.Stałe podsystemy muszą stosować się do TSI i przepisów krajowych obowiązujących w chwili złożenia wniosku o dopuszczenie do eksploatacji, zgodnie z niniejszą dyrektywą i bez uszczerbku dla ust. 3 lit. f). Pojazdy muszą spełniać wymogi TSI i przepisów krajowych obowiązujących w chwili złożenia wniosku o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, zgodnie z niniejszą dyrektywą i bez uszczerbku dla ust. 3 lit. f). Taka zgodność stałych podsystemów i pojazdów musi być utrzymywana przez cały czas ich użytkowania.	TAK	Art. 25e ust. 4 (Art. 1 pkt 49 lit. f projektu) oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa	„Art. 25e. 4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, sprawdza dokumentację pod względem jej kompletności, trafności oraz spójności. W przypadku przytorowych urządzeń ERTMS, Prezes UTK sprawdza także	

			z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2017 r. poz. 934) oraz Art. 1 pkt 42 lit. a) projektu	zgodność z warunkami określonymi w decyzji Agencji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych albo z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.” „Art.25d.1. 1. Prezes UTK publikuje listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, gdy: 1) w TSI, w szczególności dotyczących punktów otwartych, nie ujęto wszystkich aspektów zasadniczych wymagań systemu kolei; 2) wydana została decyzja o przyznaniu odstępstwa od obowiązku stosowania TSI; 3) zachodzi szczególny przypadek, zdefiniowany w TSI; 4) wykonuje się ocenę zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową; 5) typy urządzeń i typy budowli nie zostały ujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności; 6) sieci kolejowe albo ich części oraz pojazdy kolejowe nie są objęte obowiązkiem stosowania TSI; 7) zachodzi pilna potrzeba przywrócenia lub utrzymania ruchu	
--	--	--	--	--	--

				kolejowego po wypadku, klęsce żywiołowej lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych.”	
	3. W zakresie niezbędnym do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy, o których mowa w art. 1, każda TSI: a) wskazuje swój przewidziany zakres (część sieci lub pojazdy określone w załączniku I; podsystem lub część podsystemu, o których mowa w załączniku II); b) ustanawia zasadnicze wymagania dla każdego danego podsystemu oraz jego interfejsów z innymi podsystemami; c) określa specyfikacje funkcjonalne i techniczne, jakie mają zostać spełnione przez podsystem i jego interfejsy z innymi podsystemami. Jeśli istnieje taka potrzeba, specyfikacje te mogą się różnić w odniesieniu do wykorzystania podsystemu, np. kategorii linii, węzłów i/lub pojazdów przewidzianych w załączniku I; d) określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii; e) określa, w każdym rozpatrywanym przypadku, które procedury będą użyte do oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, z jednej strony, i które procedury będą użyte do weryfikacji zgodności WE podsystemów, z drugiej. Procedury te opierają się na modułach zdefiniowanych w decyzji Komisji 2010/713/UE; f) wskazuje strategię stosowania danej TSI. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają zostać zakończone, przy uwzględnieniu szacowanych kosztów i korzyści oraz oczekiwanego wpływu na zainteresowane strony celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą. W przypadku gdy konieczne jest skoordynowane wdrażanie TSI, jak np. w korytarzu lub w relacjach między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi, strategia ta może obejmować propozycje etapowej finalizacji;	NIE		Wskazany ustęp dotyczy TSI, dlatego nie wymaga on wdrożenia do polskiego porządku prawnego.	

	g) wskazuje, dla danego personelu, kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy wymagane do celów eksploatacji i utrzymania powyższego podsystemu, jak też stosowania TSI; h) wskazuje przepisy, które mają zastosowanie do istniejących podsystemów i pojazdów, w szczególności w przypadku ich modernizacji i odnowienia, oraz, w takich przypadkach, roboty modyfikacyjne, które wymagają złożenia wniosku o nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji; i) wskazuje parametry pojazdów i stałych podsystemów, które przedsiębiorstwo kolejowe powinno sprawdzić, oraz procedury, które należy stosować w celu sprawdzenia tych parametrów po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, a przed pierwszym użyciem pojazdu, aby zapewnić zgodność między pojazdami a trasami, na których mają one być eksploatowane.				
	4.Każda TSI jest opracowywana na podstawie badania istniejącego podsystemu oraz wskazuje docelowy podsystem, który można zrealizować stopniowo w rozsądnym czasie. W związku z tym przyjęcie TSI oraz zgodność z nimi ułatwią stopniowe osiągnięcie interoperacyjności systemu kolei Unii.	NIE		jw.	
	5.TSI utrzymują, we właściwy sposób, kompatybilność istniejącego systemu kolei każdego z państw członkowskich. W tym celu można uwzględnić konkretne przypadki dla każdej TSI, w odniesieniu do zarówno do sieci, jak i do pojazdów, a zwłaszcza skrajnie ładunku, prześwit toru i szerokość międzytorza oraz pojazdy jadące z państw trzecich lub do tych państw. Dla każdego szczególnego przypadku TSI określają przepisy wykonawcze dotyczące elementów TSI przewidzianych w ust. 3 lit. c)–g).	NIE		jw.	
	6.Jeżeli pewne aspekty techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań nie mogą być wyraźnie ujęte w TSI, powinny zostać jasno określone w załączniku do TSI jako „punkty otwarte”.	NIE		jw.	
	7.TSI nie uniemożliwiają państwom członkowskim podejmowania decyzji dotyczących wykorzystania infrastruktury do celów przemieszczania pojazdów nieobjętych TSI.	NIE		jw.	

	8.TSI mogą zawierać wyraźne bezpośrednie odniesienia do norm lub specyfikacji europejskich lub międzynarodowych lub do dokumentacji technicznej publikowanej przez Agencję, jeżeli jest to ściśle uzasadnione koniecznością realizacji celów niniejszej dyrektywy. W takim przypadku stosowne normy lub specyfikacje (lub ich właściwe części) lub dokumentację techniczną traktuje się jak załączniki do danej TSI i stają się one obligatoryjne od chwili zastosowania tej TSI. Wobec braku takich specyfikacji lub norm lub dokumentacji technicznej oraz do czasu ich opracowania można czynić odniesienia do innych jasno określonych dokumentów normatywnych łatwo dostępnych i znajdujących się w zasobach publicznych.	NIE		jw.	
Art.5	Opracowanie, przyjęcie i przegląd TSI 1.Aby określić szczegółowe cele każdej TSI, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 50 dotyczących w szczególności i w stosownych przypadkach: a) geograficznego i technicznego zakresu TSI; b) obowiązujących zasadniczych wymagań; c) wykazu warunków regulacyjnych, technicznych i eksploatacyjnych, które mają zostać zharmonizowane na poziomie podsystemów i na poziomie interfejsów między podsystemami, oraz ich oczekiwanego poziomu harmonizacji; d) procedur właściwych dla kolei służących do oceny zgodności oraz przydatności składników interoperacyjności; e) procedur właściwych dla kolei służących weryfikacji WE podsystemów; f) kategorii członków personelu biorących udział w eksploatacji i utrzymaniu danych podsystemów oraz ogólnych celów dla określenia minimalnych wymogów w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków zdrowotnych i warunków dotyczących bezpieczeństwa dla danych członków personelu; g) wszelkich innych niezbędnych elementów, jakie należy wziąć pod uwagę w celu zapewnienia interoperacyjności zgodnie z art. 1 ust. 1 i 2 w ramach systemu kolei Unii, takich jak dostosowanie TSI do europejskich i międzynarodowych norm lub specyfikacji.	NIE		jw.	

	Przyjmując te akty delegowane, Komisja uzasadnia potrzebę istnienia nowej lub znacznie zmienionej TSI, w tym jej oddziaływanie na istniejące przepisy i specyfikacje techniczne.				
	2.W celu zapewnienia jednolitego wdrażania aktów delegowanych, o których mowa w ust. 1, Komisja zwraca się do Agencji o opracowanie TSI i ich zmian oraz o przygotowanie stosownych zaleceń dla Komisji. Każdy projekt TSI przygotowuje się w następujących etapach: a) Agencja identyfikuje parametry podstawowe dla TSI, jak i interfejsy z innymi podsystemami oraz wszelkie szczególne przypadki, które mogą okazać się niezbędne; b) Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry, o których mowa w lit. a). W razie konieczności Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz uznane prace badawcze.	NIE		jw.	
	3.Przy projektowaniu lub dokonywaniu przeglądu poszczególnych TSI, w tym parametrów podstawowych, Agencja bierze pod uwagę szacowane koszty i korzyści wszystkich rozważanych rozwiązań technicznych wraz z interfejsami między nimi, tak aby przyjąć i wdrożyć najbardziej opłacalne rozwiązania. Ocena ta określa prawdopodobny wpływ na wszystkie odnośne przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze i odpowiednio uwzględnia wymogi dyrektywy (UE) 2016/798. Państwa członkowskie biorą udział w dokonywaniu tej oceny, dostarczając w odpowiednich przypadkach wymaganych informacji.	NIE		jw.	
	4.Agencja opracowuje TSI i ich zmiany zgodnie z art. 5 i 19 rozporządzenia (UE) 2016/796, spełniając kryteria otwartości, konsensusu i przejrzystości zdefiniowane w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.	NIE		jw.	
	5.Komitet, o którym mowa w art. 51 (zwany dalej „Komitetem”), jest okresowo informowany o pracach przygotowawczych nad TSI. Podczas tych prac, aby zapewnić zgodność z aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja może formułować zakres zadań lub praktyczne zalecenia dotyczące projektu TSI oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać przeanalizowania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w sprawozdaniu załączonym do projektu TSI.	NIE		jw.	
	6.Jeżeli ze względu na zgodność techniczną różne podsystemy muszą być dopuszczone do eksploatacji równocześnie, daty rozpoczęcia stosowania odpowiednich TSI są takie same.	NIE		jw.	

	7.Przy projektowaniu, przyjmowaniu lub dokonywaniu przeglądu TSI brane są pod uwagę opinie użytkowników w zakresie charakterystyk bezpośrednio wpływających na warunki użytkowania przez nich podsystemów. W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje ze stowarzyszeniami i organami przedstawicielskimi użytkowników na etapie opracowywania i dokonywania przeglądu TSI. Agencja dołącza do projektu TSI sprawozdanie o wynikach tych konsultacji.	NIE		jw.	
	8.Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) 2016/796 Komisja, wspomagana przez Komitet sporządza i aktualizuje okresowo listę stowarzyszeń i podmiotów reprezentujących pasażerów, z którymi będą przeprowadzone konsultacje. Lista ta może zostać ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji.	NIE		jw.	
	9.Przy projektowaniu lub dokonywaniu przeglądu TSI Agencja bierze pod uwagę opinie partnerów społecznych w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków bezpieczeństwa i higieny pracy, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. g). W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje z partnerami społecznymi, zanim przedstawi Komisji zalecenia w sprawie TSI i ich zmian. Konsultacje z partnerami społecznymi są przeprowadzane w ramach Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE (1). Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy od konsultacji.	NIE		jw.	
	10.Jeżeli przegląd TSI prowadzi do zmiany wymagań, nowa wersja TSI zapewnia zgodność z podsystemami dopuszczonymi do eksploatacji zgodnie z wcześniejszymi wersjami TSI.	NIE		jw.	
	11.Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych TSI, aby zrealizować szczególne cele określone w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. Obejmują one wszystkie elementy wymienione w art. 4 ust. 3 i spełniają wszystkie wymogi określone w art. 4 ust. 4–6 i 8.	NIE		jw.	
Art. 6	Braki w TSI 1.Jeśli po przyjęciu TSI okazuje się, że ma ona braki, tę TSI zmienia się zgodnie z art. 5 ust. 11. W odpowiednich przypadkach Komisja stosuje tę procedurę bez zwłoki. Braki takie	NIE		jw.	

	obejmują przypadki, które mogłyby skutkować pogorszeniem bezpieczeństwa eksploatacji w państwie członkowskim.				
	2.Do czasu weryfikacji TSI Komisja może zwrócić się do Agencji o wydanie opinii. Komisja analizuje wspomnianą opinię Agencji i informuje Komitet o swoich wnioskach.	NIE		jw.	
	3.Na wniosek Komisji opinie wydane przez Agencję, o których mowa w ust. 2, stanowią akceptowalny sposób spełnienia wymagań na potrzeby zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami i mogą być zatem wykorzystywane do oceny projektów przed przyjęciem zmienionej TSI.	NIE		jw.	
	4.Każdy członek sieci organizacji przedstawicielskich, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796, może powiadomić Komisję o możliwych brakach w TSI.	NIE		jw.	
Art. 7	Niestosowanie TSI 1.Państwa członkowskie mogą zezwolić wnioskodawcy na niestosowanie jednej lub więcej TSI lub ich części w następujących przypadkach:	NIE	Art. 25f ust.1 utk	„Art.25f.1. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI w przypadku:”	
	a) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub jego części, w przypadku odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części lub w przypadku jakiegokolwiek elementu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, będącego na zaawansowanym etapie realizacji lub będącego przedmiotem realizowanego kontraktu w dniu rozpoczęcia stosowania danych TSI;	NIE	Art. 25f ust. 1 pkt 1 utk	„1)publikacji nowych TSI w czasie: a)projektowania lub budowy nowego podsystemu albo b)modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu albo jego części –będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem zobowiązań umownych;”	
	b) w przypadku gdy w następstwie wypadku lub klęski żywiołowej warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub całkowite stosowanie odpowiednich TSI; w takim przypadku niestosowanie TSI jest ograniczone do okresu poprzedzającego odbudowę sieci;	TAK	Art. 25f ust 1 pkt 4 (Art. 1 pkt 51 lit. a projektu)	„4) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej - gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne	

			zastosowanie TSI; w tym przypadku odstępstwo jest przyznawane na okres poprzedzający odbudowę sieci kolejowej;”	
c) w przypadku planowanego odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części, jeżeli stosowanie danych TSI zagroziłoby ekonomicznej opłacalności projektu lub zgodności systemu kolei w danym państwie członkowskim, np. w odniesieniu do skrajni ładunku, prześwitu toru, szerokości międzytorza lub napięcia sieci elektrycznej;	NIE	Art. 25f ust. 1 pkt 2 i 3 utk	„2)projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu –gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrottrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu; 3)projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu –gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”	
d) w przypadku pojazdów jadących z państw trzecich lub do państw trzecich, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii;	NIE	Art. 25f ust. 1 pkt 5 utk	„5)pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tej, która jest stosowana na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”	
e) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub planowanego odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu na terytorium danego państwa członkowskiego, którego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Unii lub oddzielona od niej z uwagi na szczególne uwarunkowania geograficzne.	NIE		Przepis nie dotyczy Polski.	
2.W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. a), dane państwo członkowskie przekazuje Komisji – w terminie jednego roku od wejścia w życie każdej TSI – wykaz projektów prowadzonych na jego terytorium, które zdaniem danego państwa członkowskiego są na zaawansowanym etapie realizacji.	NIE	Art. 25f ust. 7 utk	„7.Niezależnie od złożenia wniosku, o którym mowa w ust.1, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej, w terminie roku od dnia wejścia w życie każdej TSI, wykaz projektów	

				prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.”	
	3.W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej decyzji o niestosowaniu jednej lub większej liczby TSI lub ich części.	TAK	Art. 25f ust. 3a (Art. 1 pkt 51 lit. d projektu)	„3a. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, wydaje decyzję w sprawie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania właściwej TSI lub jej części jeżeli uzna, że zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4, albo odmowy przyznania takiego odstępstwa jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4. W przypadku przyznania odstępstwa informuje o tym Komisję Europejską.”	
	4.W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a), c), d) i e) niniejszego artykułu, dane państwo członkowskie przesyła Komisji wniosek o niestosowanie TSI lub ich części, wraz z dokumentacją zawierającą uzasadnienie tego wniosku i wyszczególniającą alternatywne przepisy, jakie dane państwo członkowskie zamierza stosować w miejsce TSI.	TAK (w zakresie lit a, c, d., lit. e nie dotyczy Polski)	Art. 25f ust. 2 i 3 (Art. 1 pkt 51 lit. b i c projektu)	„51) W art. 25f: (...) b) uchyla się ust, 2 c) ust. 3 otrzymuje brzmienie: 3. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 5 występuje do Komisji Europejskiej o zaopiniowanie wniosku o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI lub ich części, przekazuje dokumentację załączoną do wniosku, o którym mowa w ust. 1, oraz wskazuje regulacje, które będą miały zastosowanie zamiast właściwej TSI lub jej części, w tym w szczególności zawarte we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.”	

	W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. e) niniejszego artykułu, Komisja analizuje wnioski oraz podejmuje decyzję, czy go przyjąć, w świetle kompletności i spójności informacji zawartych w dokumentacji. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d) niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje decyzję w drodze aktu wykonawczego na podstawie wyżej wspomnianej analizy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.	NIE		Wytyczne dla KE.	
	W przypadkach, o których mowa w art. 21 ust. 6 akapit trzeci, wnioskodawca składa tę dokumentację w Agencji. Agencja zasięga opinii odpowiednich organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i przedstawia Komisji swoją ostateczną opinię.	TAK	Art. 23b ust. 13 utk (art. 1 pkt 31 projektu)	„13. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może, w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji odmawiającej wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wystąpić, do organu, który ją wydał, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.”	
	5.W drodze aktów wykonawczych Komisja określa, jakie informacje mają się znaleźć w dokumentacji, o której mowa w ust. 4, a także wymagany format tej dokumentacji i sposób jej przesłania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.	NIE		Wytyczne dla KE	
	6.Do czasu wydania decyzji przez Komisję państwo członkowskie może niezwłocznie stosować alternatywne przepisy, o których mowa w ust. 4.	TAK	Art. 25f ust. 4 utk (Art. 1 pkt 51 lit. e projektu)	„4. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający, stosuje wskazane przez Prezesa UTK regulacje, o których mowa w ust. 3, do czasu wydania decyzji przez Komisję Europejską.”	
	7.Komisja podejmuje decyzję w ciągu czterech miesięcy od daty złożenia wniosku wraz z pełną dokumentacją. W razie braku takiej decyzji wnioski uznaje się za przyjęte.	TAK	Art. 25f ust. 5 i 6 utk (Art. 1 pkt 51 lit. f i g projektu)	„W art. 25f: (...) f) uchyla się ust. 5. g) ust. 6 otrzymuje brzmienie: 6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2,3 i 5, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:	

				1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska: a) podjęła decyzję o pozytywnym zaopiniowaniu wniosku, nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo b) nie podjęła decyzji w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo 2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI: a) po decyzji Komisji Europejskiej o negatywnym zaopiniowaniu wniosku, podjętej nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo b) po stwierdzeniu, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 2, 3 albo 5.”	
	8. Wszystkie państwa członkowskie są powiadamiane o wynikach analiz i o wynikach procedury określonej w ust. 4.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
Art. 8	Warunki wprowadzania składników interoperacyjności 1. Państwa członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki celem zapewnienia, by składniki interoperacyjności były: a) wprowadzone do obrotu jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań;	NIE	Art. 25cc ust. 1 pkt 1 utk	1. Składniki interoperacyjności spełniają następujące wymagania: 1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań systemu kolei;”,	

[illegible]

	2. Jeżeli TSI tego wymaga, deklaracji WE towarzyszy: a) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, ze specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione;	TAK	§ 11 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia a) wydanego na podstawie art. 25a ust. 1 utk	Nowelizacja rozporządzenia. wydanego na podstawie art. 25a ust. 1 utk. Dodanie ust. 3 pkt 1 w par 11: „3. Jeżeli TSI tego wymaga, deklaracji WE towarzyszy: 1) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, ze specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione;”	
	b) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, rozpatrywanego w jego środowisku kolejowym, w szczególności w przypadkach wymogów funkcjonalnych.	TAK	§ 11 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia a) wydanego na podstawie art. 25a ust. 1 utk	Nowelizacja rozporządzenia wydanego na podstawie art. 25a ust. 1 utk. Dodanie w par 11 pkt 2: „2) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, rozpatrywanego w jego środowisku kolejowym, w szczególności w przypadkach wymogów funkcjonalnych.”	
	3. Deklaracja WE jest opatrzona datą i podpisem producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.	TAK	§ 11 pkt 9 i 10 rozporządzenia a) wydanego na podstawie art. 25a ust. 1 utk	„§11.1. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności powinna zawierać: 9) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności; 10) datę wystawienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.”	

	4.Komisja określa – w drodze aktów wykonawczych – wzór deklaracji WE zgodności lub przydatności składników interoperacyjności do stosowania oraz listę dokumentów towarzyszących. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. 5.Części zamienne do podsystemów, które są już dopuszczone do eksploatacji w chwili wejścia w życie odpowiedniej TSI, mogą być montowane w tych podsystemach bez konieczności spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	5.Części zamienne do podsystemów, które są już dopuszczone do eksploatacji w chwili wejścia w życie odpowiedniej TSI, mogą być montowane w tych podsystemach bez konieczności spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1.	NIE	Art. 25cc ust. 14 utk	„14.Procedura oceny zgodności, o której mowa w ust.4, nie jest przeprowadzana w przypadku części zamiennych do podsystemów dopuszczonych do eksploatacji w dniu wejścia w życie TSI.”	
	6.TSI mogą przewidzieć okres przejściowy w odniesieniu do wyrobów kolejowych określonych w danych TSI jako składniki interoperacyjności, które znajdowały się na rynku w chwili wprowadzenia w życie TSI. Składniki te spełniają wymagania art. 8 ust.1.	NIE		Przepis informacyjny – nie wymaga wdrożenia.	
Art. 10	Procedura dotycząca deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania 1.W celu ustanowienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producent lub jego upoważniony przedstawiciel stosuje przepisy określone w odpowiednich TSI.	NIE	Art. 25cc ust. 3 utk	„3.W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI.”	
	2.Jeżeli dana TSI zawiera taki wymóg, ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przeprowadza notyfikowana jednostka, w której producent lub jego upoważniony przedstawiciel złożył wniosek.	NIE	Art. 25cc ust. 4 utk	„4.Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, jednostka notyfikowana dokonuje oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Ocena ta jest dokonywana na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.”	

	3. Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych aktów prawnych Unii obejmujących inne sprawy, deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania ma stwierdzać w takich przypadkach, że te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych innych aktach prawnych.	NIE	Art. 25cc ust. 5 zd. drugie utk	„W przypadku składnika interoperacyjności będącego przedmiotem innych przepisów Unii Europejskiej obejmujących swoim zakresem zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla składników interoperacyjności, deklaracja ta spełnia również wymagania określone w tych przepisach.”	
	4. Jeśli ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel nie zachowują wymagań określonych w ust. 1 i 3, zobowiązania te spoczywają na jakiegokolwiek osobie wprowadzającej składniki interoperacyjności na rynek. Na użytek niniejszej dyrektywy te same zobowiązania mają zastosowanie do każdego podmiotu łączącego składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub ich części lub wytwarzającej składniki interoperacyjności na swoje własne potrzeby.	NIE	Art. 25cc ust. 6 utk	„6. W przypadku gdy producent albo jego upoważniony przedstawiciel nie wystawi deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, obowiązek ten spoczywa na podmiocie wprowadzającym składnik interoperacyjności na rynek. Te same obowiązki spoczywają również na każdym podmiocie, który łączy składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarza je na swoje własne potrzeby.”	
	5. W przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że deklaracja WE została niewłaściwie sporządzona, zapewnia, by składnik interoperacyjności nie został wprowadzony na rynek. W takim przypadku producent lub jego upoważniony przedstawiciel zobowiązany jest przywrócić składnik interoperacyjności do stanu zgodności na warunkach ustalonych przez to państwo członkowskie.	NIE	Art. 25cc ust. 11 i 12 utk	„11. Jeżeli Prezes UTK, biorąc pod uwagę zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, stwierdzi, w drodze decyzji, iż deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności została niewłaściwie sporządzona, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Unii Europejskiej albo podmiot wprowadzający go na rynek jest obowiązany do doprowadzenia do zgodności składnika interoperacyjności z TSI oraz zaprzestania naruszenia na	

				warunkach określonych przez Prezesa UTK. 12. W przypadku gdy naruszenie, o którym mowa w ust. 11, nie zostało usunięte, Prezes UTK, w drodze decyzji: 1) ogranicza lub zakazuje wprowadzania danego składnika interoperacyjności na rynek lub 2) nakazuje wycofanie go z rynku.”	
Art. 11	Niezgodność składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami 1. Jeśli państwo członkowskie stwierdzi, iż składnik interoperacyjności objęty deklaracją zgodności WE lub przydatności do stosowania i wprowadzony do obrotu przy zamierzonym wykorzystaniu najprawdopodobniej nie spełni zasadniczych wymagań, przyjmuje ono wszelkie niezbędne środki celem ograniczenia obszaru jego stosowania, zakazania jego wykorzystania, wycofania go z rynku lub odzyskania go.	NIE	Art. 25cc ust. 10 utk	„10. W przypadku gdy składnik interoperacyjności objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i wprowadzony na rynek nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK, w drodze decyzji: 1) ogranicza obszar jego stosowania lub 2) zakazuje jego wykorzystania, lub 3) nakazuje wycofanie go z rynku.”	
	Państwo członkowskie powiadamia niezwłocznie Komisję, Agencję i pozostałe państwa członkowskie o przyjętych środkach i podaje powody swej decyzji, w szczególności stwierdzając, czy niezgodność ta jest spowodowana: a) niemożnością spełnienia zasadniczych wymagań; b) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeśli zdano się na zastosowanie takich wymagań; c) nieadekwatnością specyfikacji europejskich.	TAK	Art. 25cc ust. 13 utk (Art. 1 pkt 47 lit. c projektu)	„13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską, Agencję i państwa członkowskie Unii Europejskiej o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana: 1) brakiem możliwości spełnienia zasadniczych wymagań systemu kolei; 2) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeżeli były one zastosowane; 3) nieadekwatnością specyfikacji europejskich.”;	

	2. Na podstawie mandatu udzielonego przez Komisję Agencja rozpoczyna niezwłocznie – a w każdym przypadku w terminie 20 dni od daty otrzymania tego mandatu – proces konsultacji z zainteresowanymi stronami. Jeśli po konsultacjach Agencja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie Komisję, państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, a także pozostałe państwa członkowskie oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. Jeśli Agencja ustali, że dany środek jest uzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie państwa członkowskie.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	
	3. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, jest uzasadniona nieadekwatnością specyfikacji europejskich, państwa członkowskie, Komisja lub Agencja w odpowiednich przypadkach stosuje jeden lub więcej z poniższych środków: a) całkowite lub częściowe wycofanie tej specyfikacji z publikacji zawierających ją; b) w przypadku gdy odpowiednia specyfikacja stanowi normę zharmonizowaną – ograniczenie lub wycofanie tej normy zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012; c) przeprowadzenie przeglądu TSI zgodnie z art. 6.	NIE	Art. 25cc ust. 10 i 12 utk	„10. W przypadku gdy składnik interoperacyjności objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i wprowadzony na rynek nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK, w drodze decyzji: 1) ogranicza obszar jego stosowania lub 2) zakazuje jego wykorzystania, lub 3) nakazuje wycofanie go z rynku 12. W przypadku gdy naruszenie, o którym mowa w ust. 11, nie zostało usunięte, Prezes UTK, w drodze decyzji: 1) ogranicza lub zakazuje wprowadzania danego składnika interoperacyjności na rynek lub 2) nakazuje wycofanie go z rynku.”	
	4. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację zgodności WE nie spełnia zasadniczych wymagań, właściwe państwo członkowskie podejmuje odpowiednie środki przeciw każdej jednostce, która sporządziła taką deklarację, oraz powiadamia o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.	NIE	Art. 25cc ust. 9 utk	„9. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK zawiesza certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz powiadamia o tym Komisję Europejską i inne	

				państwa członkowskie Unii Europejskiej.”	
Art. 12	Swobodny przepływ podsystemów Bez uszczerbku dla przepisów rozdziału V państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i z przyczyn związanych z niniejszą dyrektywą zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących system kolei Unii, które spełniają zasadnicze wymagania. W szczególności nie mogą wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone: a) jako część procedury prowadzącej do deklaracji weryfikacji WE, lub b) w innych państwach członkowskich przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy lub po jej wejściu, w celu sprawdzenia zgodności z identycznymi wymaganiami w identycznych warunkach eksploatacji.	TAK (wprowadzenie do wyliczenia) NIE (wyliczenie)	Art. 25e ust. 5 utk (Art. 1 pkt 49 lit. h projektu) Art. 25 e ust. 5 utk	„Prezes UTK nie może zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, które spełniają zasadnicze wymagania systemu kolei. W szczególności nie może wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:” „1) jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej we właściwej TSI; 1a) jako część procedury prowadzącej do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla urządzeń albo budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art.22f ust.14 pkt 2, które wchodzi w skład podsystemu; 2)w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej w celu sprawdzenia zgodności z takimi samymi wymaganiami, w takich samych warunkach eksploatacji.”	

Art. 13	Zgodność z TSI i z przepisami krajowymi 1. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa uznają za spełniające zasadnicze wymagania te podsystemy strukturalne tworzące system kolei Unii, które objęte są, w odpowiednich przypadkach, deklaracją weryfikacji WE dokonaną poprzez odniesienie do TSI zgodnie z art. 15 lub deklaracją weryfikacji dokonaną poprzez odniesienie do przepisów krajowych zgodnie z art. 15 ust. 8 lub obiema deklaracjami.	TAK	Art. 25a ust. 4 utk (Art. 1 pkt 43 projektu)	„4. Podsystemy strukturalne uznaje się za spełniające zasadnicze wymagania interoperacyjności systemu kolei jeżeli są objęte deklaracją weryfikacji WE potwierdzającą zgodność podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnianie wymagań zawartych w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej, w tym w TSI, oraz we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.”	
	2. Przepisy krajowe dotyczące wdrażania zasadniczych wymagań i – w odpowiednich przypadkach – akceptowalnego krajowego sposobu spełnienia wymagań mają zastosowanie w następujących przypadkach:	TAK	Art. 25d ust. 1 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	„1. Prezes UTK publikuje listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, gdy:	
	a) w przypadku gdy TSI nie obejmują lub nie obejmują w pełni niektórych aspektów zasadniczych wymagań, w tym otwartych punktów, o których mowa w art. 4 ust. 6;	TAK	Art. 25d ust. 1 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	1) w TSI, w szczególności dotyczących punktów otwartych, nie ujęto wszystkich aspektów zasadniczych wymagań systemu kolei;	
	b) w przypadku gdy powiadomiono o niestosowaniu jednej lub większej liczby TSI lub ich części zgodnie z art. 7;	TAK	Art. 25d ust. 1 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	2) wydana została decyzja o przyznaniu odstępstwa od obowiązku stosowania TSI;	
	c) w sytuacji, gdy w szczególnym przypadku konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych w odpowiedniej TSI;	TAK	Art. 25d ust. 1 utk (Art. 1 pkt	3) zachodzi szczególny przypadek zdefiniowany w TSI;	

			48 lit. a projektu)		
	d) w przypadku przepisów krajowych stosowanych do opisanie istniejących systemów, przy czym obowiązuje ograniczenie do oceny zgodności technicznej pojazdu z siecią;	TAK	Art. 25d ust. 1 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	4) wykonuje się ocenę zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową; 5) typy urządzeń i typy budowli, nie zostały ujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności,;	
	e) w przypadku sieci i pojazdów nieobjętych TSI;	TAK	Art. 25d ust. 1 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	6) sieci kolejowe albo ich części oraz pojazdy kolejowe nie są objęte obowiązkiem stosowania TSI;	
	f) jako pilny tymczasowy środek zapobiegawczy, zwłaszcza w następstwie wypadku.	TAK	Art. 25d ust. 1 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	7) zachodzi pilna potrzeba przywrócenia lub utrzymania ruchu kolejowego po wypadku, klęsce żywiołowej lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych.”	
Art. 14	Zgłaszanie przepisów krajowych 1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję i Agencję o obowiązujących przepisach krajowych, o których mowa w art. 13 ust. 2, w następujących przypadkach:	TAK	Art. 25d ust. 2 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	„2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1, i przekazuje ją, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej i Agencji:”	
	a) w przypadku gdy przepisy krajowe nie zostały zgłoszone do dnia 15 czerwca 2016 r. W tym przypadku są one zgłaszane do dnia 16 grudnia 2016 r.;	NIE		Przypadek nie dotyczy Polski – przepisy krajowe były zgłaszane w terminie 15.06.2016 poprzez system NOTIF-IT.	
	b) przy każdej zmianie tych przepisów;	TAK	Art. 25d ust. 2 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	„2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1, i przekazuje ją, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej i Agencji: 1) przy każdej zmianie listy krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub	

	c) po przedłożeniu nowego wniosku o niestosowanie TSI zgodnie z art. 7;	TAK	Art. 25d ust. 2 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	2) po zgłoszeniu nowych wniosków o odstępstwo, o którym mowa w art. 25f ust. 1, lub	
	d) w przypadku gdy przepisy krajowe stały się zbyteczne po opublikowaniu lub zmianie danej TSI.	TAK	Art. 25d ust. 2 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	3) po publikacji TSI lub 4) gdy zakres i przedmiot krajowych przepisów technicznych lub dokumentów normalizacyjnych pokrywa się z nowowydaną lub zmienioną TSI -za pomocą systemu informatycznego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.”	
	2.Państwa członkowskie przekazują pełny tekst przepisów krajowych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.	TAK	Art. 25d ust. 4 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a i b projektu)	„4. Prezes UTK nie informuje Agencji i Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).”, b) uchyla się ust. 5 i 6;”	
	3.Państwa członkowskie zapewniają, by przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, w tym przepisy obejmujące interfejsy między pojazdami i sieciami, były łatwo dostępne, znajdowały się w zasobach publicznych i były sformułowane w sposób zrozumiały dla wszystkich zainteresowanych stron. Państwa członkowskie mogą zostać wezwane do przekazania dodatkowych informacji na temat tych przepisów krajowych.	TAK (usunięcie rozporządzenia konsekwencją dodania upoważnienia do publikowania przez	Art. 25d ust. 3 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu) Art. 1 pkt 58 projektu	„3. Lista, o której mowa w ust. 1 jest udostępniana w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego.” „58) uchyla się art. 25t;”	

		Prezesa UTK)			
	4. Państwa członkowskie mogą określić nowe przepisy krajowe wyłącznie w następujących przypadkach: a) w przypadku gdy TSI nie spełnia całkowicie zasadniczych wymagań; b) jako pilny środek zapobiegawczy, zwłaszcza w następstwie wypadku.	TAK	Art. 25d ust. 1 pkt 7 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	„1. Prezes UTK publikuje listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, gdy: (...) 7) zachodzi pilna potrzeba przywrócenia lub utrzymania ruchu kolejowego po wypadku, klęsce żywiołowej lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych.”	
	5. Państwa członkowskie przekazują za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796 projekty nowych przepisów krajowych Agencji i Komisji do rozważenia w odpowiednim czasie i zgodnie z terminami, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/796, przed spodziewanym wprowadzeniem do krajowego systemu prawnego proponowanego nowego przepisu wraz z uzasadnieniem jego wprowadzenia. Państwa członkowskie zapewniają, by projekt był w dostatecznym stopniu dopracowany, aby Agencja mogła przeprowadzić jego analizę zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796.	TAK	Art. 25d ust. 2 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	„2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1, i przekazuje ją, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej i Agencji: 1) przy każdej zmianie listy krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub 2) po zgłoszeniu nowych wniosków o odstępstwo, o którym mowa w art. 25f ust. 1, lub 3) po publikacji TSI, lub 4) gdy zakres i przedmiot krajowych przepisów technicznych lub dokumentów normalizacyjnych pokrywa się z nowowydaną lub zmienioną TSI – za pomocą systemu informatycznego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i	

				uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004”	
	6. Przyjmując nowy przepis krajowy, państwa członkowskie zgłaszają go Agencji i Komisji za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.	TAK	Art. 25d ust. 2 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	„2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1, i przekazuje ją, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej i Agencji: 1) przy każdej zmianie listy krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub 2) po zgłoszeniu nowych wniosków o odstępstwo, o którym mowa w art. 25f ust. 1, lub 3) po publikacji TSI, lub 4) gdy zakres i przedmiot krajowych przepisów technicznych lub dokumentów normalizacyjnych pokrywa się z nowo wydaną lub zmienioną TSI – za pomocą systemu informatycznego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004”	
	7. W przypadku pilnych środków zapobiegawczych państwa członkowskie mogą przyjąć i zacząć stosować nowy przepis krajowy natychmiastowo. Przepis ten jest zgłaszany zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 i podlega ocenie przez Agencję zgodnie z art. 26 ust. 1, 2 i 5 tego rozporządzenia.	TAK	Art. 25d ust. 1 pkt 7 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	„1. Prezes UTK publikuje listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie	

				zasadniczych wymagań systemu kolei, gdy: (...) 7) zachodzi pilna potrzeba przywrócenia lub utrzymania ruchu kolejowego po wypadku, klęsce żywiołowej lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych.”	
	8.Państwa członkowskie zgłaszając przepis krajowy, o którym mowa w ust. 1, przedstawiają uzasadnienie potwierdzające potrzebę istnienia takiego przepisu w celu spełnienia zasadniczego wymagania, które nie zostało jeszcze ujęte w odpowiedniej TSI.	TAK	Art. 25d ust. 2 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	„2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1, i przekazuje ją, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej i Agencji: 1) przy każdej zmianie listy krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub 2) po zgłoszeniu nowych wniosków o odstępstwo, o którym mowa w art. 25f ust. 1, lub 3) po publikacji TSI, lub 4) gdy zakres i przedmiot krajowych przepisów technicznych lub dokumentów normalizacyjnych pokrywa się z nowowydaną lub zmienioną TSI – za pomocą systemu informatycznego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004”	
	9.Projekt przepisów krajowych oraz przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, badane są przez Agencję zgodnie z procedurą określoną w art. 25 i 26 rozporządzenia (UE) 2016/796.	NIE		Przepis skierowany do Agencji	
	10.Komisja ustanawia – w drodze aktów wykonawczych – klasyfikację zgłoszonych przepisów krajowych w podziale na poszczególne kategorie w celu ułatwiania wzajemnej akceptacji w różnych państwach członkowskich i wprowadzania pojazdów do obrotu, w tym zgodności między urządzeniami stałymi a ruchomymi. Te akty wykonawcze opierają	NIE		Przepis skierowany do KE.	

	się na postępach osiągniętych przez Agencję w dziedzinie wzajemnej akceptacji i są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.				
	11.Państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą powiadamiać o przepisach i ograniczeniach o ściśle lokalnym charakterze. W takich przypadkach państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o tych przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49.	TAK	Art. 25d ust. 4 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	„4. Prezes UTK nie informuje Agencji i Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).”	
	12.Przepisy krajowe zgłoszone na podstawie niniejszego artykułu nie podlegają procedurze powiadamiania określonej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 (1).	NIE	§ 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039).	„§ 4.1. Notyfikacji aktów prawnych podlegają akty prawne zawierające przepisy techniczne, z wyjątkiem aktów: 1) zgodnych z obowiązującymi aktami Wspólnoty Europejskiej, które skutkują przyjęciem specyfikacji technicznych i przepisów dotyczących usług; 2) stanowiących wypełnienie zobowiązań międzynarodowych przewidujących przyjęcie wspólnych przepisów technicznych; 3) wydanych na podstawie klauzul ochronnych zawartych w przepisach prawa Wspólnoty Europejskiej, 4) podlegających krajowemu systemowi informowania o produktach niebezpiecznych w rozumieniu przepisów o ogólnym bezpieczeństwie produktów; 5) mających na celu zastosowanie się do postanowień Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości; 6) stanowiących zmianę przepisu technicznego w celu uwzględnienia uwag Komisji Europejskiej, wskazujących na potrzebę usunięcia	

				przeszkód w zakresie swobodnego przepływu towarów, swobody świadczenia usług lub zakładania przedsiębiorstw.”	
	13.Przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem, nie mają zastosowania na użytek niniejszej dyrektywy.	NIE	§ 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039).	„§ 4.1. Notyfikacji aktów prawnych podlegają akty prawne zawierające przepisy techniczne, z wyjątkiem aktów: 1) zgodnych z obowiązującymi aktami Wspólnoty Europejskiej, które skutkują przyjęciem specyfikacji technicznych i przepisów dotyczących usług; 2) stanowiących wypełnienie zobowiązań międzynarodowych przewidujących przyjęcie wspólnych przepisów technicznych; 3) wydanych na podstawie klauzul ochronnych zawartych w przepisach prawa Wspólnoty Europejskiej, 4) podlegających krajowemu systemowi informowania o produktach niebezpiecznych w rozumieniu przepisów o ogólnym bezpieczeństwie produktów; 5) mających na celu zastosowanie się do postanowień Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości; 6) stanowiących zmianę przepisu technicznego w celu uwzględnienia uwag Komisji Europejskiej, wskazujących na potrzebę usunięcia przeszkód w zakresie swobodnego przepływu towarów, swobody świadczenia usług lub zakładania przedsiębiorstw.”	
Art. 15	Procedura sporządzania deklaracji weryfikacji WE	TAK	Art. 25cb ust. 2 utk (Art. 1	„2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik	

	1. Aby sporządzić deklarację weryfikacji WE niezbędną do wprowadzenia do obrotu oraz dopuszczenia do eksploatacji, o których mowa w rozdziale V, wnioskodawca występuje do jednostki lub jednostek oceniających zgodność, które wybrał w tym celu, z wnioskiem o zastosowanie procedury weryfikacji WE przedstawionej w załączniku IV.		pkt 46 lit. a projektu)	bocznicy kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej z wnioskiem o dokonanie na podstawie TSI weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.”	
	2. Wnioskodawca sporządza deklarację weryfikacji WE podsystemu. Wnioskodawca oświadcza na swoją wyłączną odpowiedzialność, że dany podsystem został poddany stosownym procedurom weryfikacji i że spełnia on wymogi odpowiednich przepisów unijnych oraz wszelkich odpowiednich przepisów krajowych.	NIE	Art. 25cb ust. 7b utk	„7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.”	
	Deklaracja weryfikacji WE oraz towarzyszące jej dokumenty są opatrzone datą i podpisane przez wnioskodawcę.	NIE	§ 8 ust. 1 pkt 12 i 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (wydanego na podstawie art.	„§ 8.1. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu infrastruktura, energia, sterowanie – urządzenia przytorowe, sterowanie – urządzenia pokładowe i tabor dla pojazdów zgodnych z TSI powinna zawierać: 12) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisów w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji WE podsystemu; 13) datę wystawienia deklaracji weryfikacji WE podsystemu.”	

			25ta ust. 1 utk)		
	3.Zadania notyfikowanej jednostki odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do wprowadzenia podsystemu do obrotu lub dopuszczenia go do eksploatacji. Obejmują one również, zgodnie z odpowiednią TSI, weryfikację płaszczyzn współdziałania danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony.	TAK	Art. 25cb ust. 4 utk (Art. 1 pkt 46 lit. c projektu) .	„4. Jednostka notyfikowana przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie: 1) projektowania; 2) budowy; 3) końcowych prób podsystemu.”	
	4.Wnioskodawca odpowiada za zebranie dokumentacji technicznej, która ma towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE. Ta dokumentacja techniczna musi zawierać wszelkie niezbędne dokumenty związane z cechami podsystemu oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie dokumenty poświadczające zgodność składników interoperacyjności. Musi ona również zawierać wszelkie elementy odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania oraz wytyczne dotyczące serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania.	NIE	§ 5 ust. 1 i § 8 ust. 2 rozporządzeni Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei	„§5.1.Wnioskodawca przekazuje jednostce notyfikowanej dokumentację techniczną niezbędną do przeprowadzenia procedur weryfikacji WE podsystemu strukturalnego określoną w decyzji Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.Urz.UEL319 z 04.12.2010,str.1).” „§8. 2.Jeżeli w skład podsystemu wchodzi budowle lub urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art.22f ust. 14 pkt 2 ustawy, dokumentacja techniczna dotycząca tych budowli lub urządzeń obejmuje:1)wykaz budowli lub urządzeń wchodzących w skład	

				podsystemu;2)kopie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli lub typu urządzeń;3)kopie dokumentów, o których mowa w art.22f ust. 8 pkt 1 albo 2 ustawy.”	
	5.W przypadku odnowienia lub modernizacji podsystemu skutkujących zmianą dokumentacji technicznej i wywierających wpływ na ważność przeprowadzonych uprzednio procedur weryfikacji wnioskodawca ocenia potrzebę nowej deklaracji weryfikacji WE.	NIE	§ 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei	„§10.1.W przypadku modyfikacji, o których mowa w §2 pkt 6 lit. b i c, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, importer, inwestor, dysponent, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy: 1)wykazuje, czy modyfikacja wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu, które są istotne dla zgodności z parametrami podstawowymi; 2) w przypadku stwierdzenia wpływu, o którym mowa w pkt 1, ocenia, czy modyfikacja spełnia przesłanki uznania jej za modernizację lub odnowienie; 3) rozstrzyga w oparciu o ustalenia, o których mowa w pkt 1 i 2, czy wymagane jest zaangażowanie jednostki notyfikowanej w celu przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemu w zakresie wprowadzanej modyfikacji. 2.W przypadku gdy modyfikacja nie wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne, o których mowa w ust. 1 pkt 1, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor,	

				dysponent, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy dokonuje aktualizacji odniesień do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE podsystemu w formie aneksu do deklaracji weryfikacji WE podsystemu. 3.W przypadku gdy modyfikacja wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne, o których mowa w ust. 1: 1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy sporządza uzupełniającą deklarację weryfikacji WE podsystemu w odniesieniu do tych parametrów podstawowych, których dotyczy modyfikacja; 2) do uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE podsystemu stosuje się odpowiednio przepisy §8 ust. 1 oraz załącza się wykaz dokumentów z pierwotnej dokumentacji technicznej dołączonej do pierwotnej deklaracji weryfikacji WE podsystemu, które straciły ważność; 3) do dokumentacji technicznej dołączanej do uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE podsystemu załącza się uzasadnienie wykazujące, że wpływ modyfikacji ogranicza się do parametrów podstawowych, o których mowa w pkt 1;	
--	--	--	--	---	--

				4) pierwotna deklaracja weryfikacji WE zachowuje ważność w odniesieniu do parametrów podstawowych, których modyfikacja nie dotyczy. 4.Przepis ust. 3 stosuje się do podsystemu objętego deklaracją weryfikacji WE poddawanego: 1)modernizacji, dla której nie jest wymagane uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, lub 2) odnowieniu. 5.Producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy może wydać uzupełniającą deklarację weryfikacji WE podsystemu w przypadku przeprowadzenia dodatkowych weryfikacji podsystemu, w szczególności gdy takie dodatkowe weryfikacje są niezbędne dla celów dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Zakres uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE podsystemu ogranicza się do zakresu dodatkowych weryfikacji.”	
	6.Notyfikowana jednostka może wydać pośrednie potwierdzenie weryfikacji w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów.	TAK	Art. 25cb ust. 5a utk (Art. 1 pkt 46 lit. c projektu)	„5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, jednostka notyfikowana wydaje pośrednie potwierdzenie weryfikacji.”	

	7. Jeśli zezwala na to odpowiednia TSI, notyfikowana jednostka może wydać certyfikat weryfikacji dla podsystemu lub większej liczby podsystemów lub pewnych części tych podsystemów.	NIE	Art. 25cb ust. 8 utk	„8. Jednostka notyfikowana może wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów tylko w przypadku, gdy zezwala na to TSI.”	

	8. Państwa członkowskie wyznaczają jednostki odpowiedzialne za przeprowadzanie procedury weryfikacji z poszanowaniem przepisów krajowych. W tym względzie wskazane jednostki są odpowiedzialne za związane z tym zadania. Bez uszczerbku dla art. 30 państwo członkowskie może wskazać jednostkę notyfikowaną jako jednostkę wyznaczoną; w takim przypadku cały proces może być zrealizowany przez jedną jednostkę oceniającą zgodność.	Nie	Art. 25cba ust. 1 i 7 wprowadzony ustawą z dnia 17 września 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1778)	„Art. 25cba. 1. W przypadku gdy w procedurze weryfikacji WE podsystemu jest konieczne przeprowadzenie oceny zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ocena taka jest przeprowadzana przez jednostkę wyznaczoną. 7. Jeżeli w procedurze weryfikacji WE podsystemu zadania jednostki wyznaczonej wykonuje jednostka notyfikowana, ocena zgodności podsystemu na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jest uwzględniana w certyfikacie weryfikacji WE podsystemu.”;	
	9. Komisja może określić w drodze aktów wykonawczych: a) szczegóły procedur weryfikacji WE podsystemów, w tym procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych, oraz dokumenty, które mają zostać przekazane przez wnioskodawcę na użytek tej procedury; b) wzory deklaracji weryfikacji WE, w tym w przypadku modyfikacji podsystemu lub w przypadku dodatkowych weryfikacji – pośrednie potwierdzenie weryfikacji – oraz wzory dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która ma być dołączana do tych deklaracji, a także wzory certyfikatu weryfikacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.	NIE		Przepis skierowany do KE.	

Art. 16	Niezgodność podsystemów z zasadniczymi wymaganiami 1.W przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest w pełni zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań, może ono zażądać przeprowadzenia dodatkowych kontroli.	TAK	Art. 25e ust. 6 utk (Art. 1 pkt 49 lit. i projektu)	„6. Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań systemu kolei.”	
	2.Państwo członkowskie składające taki wniosek powiadamia niezwłocznie Komisję o wszelkich dodatkowych kontrolach, o które wnioskuje, i przedstawia powody na ich uzasadnienie. Komisja zasięga opinii zainteresowanych stron.	TAK	Art. 25e ust. 7 utk (Art. 1 pkt 49 lit. i projektu)	„7. Prezes UTK informuje Komisję Europejską o przeprowadzeniu kontroli, o której mowa w ust. 6, w terminie 7 dni od podjęcia decyzji o jej przeprowadzeniu i przedstawia przyczyny jej przeprowadzenia.”	
	3.Państwo członkowskie składające wniosek określa, czy fakt, że nie osiągnięto pełnej zgodności z niniejszą dyrektywą, jest wynikiem: a) nieprzestrzegania zasadniczych wymagań lub danej TSI lub nieprawidłowego stosowania danej TSI;	NIE	Art. 25e ust. 8 pkt 1 utk	„8.Prezes UTK, składając informację, o której mowa w ust.7, określa, czy fakt nieosiągnięcia pełnej zgodności z przepisami wydanymi na podstawie art.25ta ust.1 oraz z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI jest wynikiem : 1) nieprzestrzegania zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w TSI albo nie- prawidłowego stosowania danej TSI;”	
	w tym przypadku Komisja bezzwłocznie informuje państwo członkowskie, w którym znajduje się siedziba podmiotu, który sporządził nieprawidłową deklarację weryfikacji WE, i zwraca się do państwa członkowskiego o przyjęcie stosownych środków;	NIE		Przepis skierowany do KE.	

	b) w tym przypadku stosuje się procedurę zmiany TSI, o której mowa w art. 6.	NIE	W polskiej wersji językowej brakuje odniesienia do nieadekwatności TSI, niemniej jednak należy wskazać, że brakujący fragment wdraża art. 25e ust. 8 pkt 2 utk	„8. Prezes UTK, składając informację, o której mowa w ust. 7, określa, czy fakt nieosiągnięcia pełnej zgodności z przepisami wydanymi na podstawie art. 25a ust. 1 oraz z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI jest wynikiem: (...) 2) nieadekwatności danej TSI.”	
Art. 17	Domniemanie zgodności Domniemywa się, że składniki interoperacyjności i podsystemy, które są zgodne ze zharmonizowanymi normami lub ich częściami, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami objętymi tymi normami lub ich częściami.	TAK	Art. 25ca ust. 2 utk (Art. 1 pkt 45 lit. a projektu)	„2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą zgodność ze zharmonizowanymi normami lub ich częściami, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei objętymi tymi normami lub ich częściami, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.”	
Art. 18	Zezwolenie na dopuszczenie stałych urządzeń do eksploatacji 1. Podsystemy „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” dopuszcza się do eksploatacji tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania oraz jeśli otrzymano stosowne zezwolenie zgodnie z ust. 3 i 4.	TAK	Art. 25e ust. 1a utk (Art. 1 pkt 49 lit. b projektu)	„1a. Podsystem strukturalny o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c może być dopuszczony do eksploatacji, jeżeli: 1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei Unii, w skład którego wchodzi;	

				2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem; 3) urządzenia i budowle ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, które wchodzi w jego skład, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy.”	
	2. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwala na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „energia” i „infrastruktura” i „sterowanie – urządzenia przytorowe”, które znajdują się lub są eksploatowane na terytorium jego państwa członkowskiego.	TAK	Art. 25e ust. 1 utk (Art. 1 pkt 49 lit. a projektu)	„1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, na które Prezes UTK wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.”	
	3. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa udzielają szczegółowych wytycznych w sprawie otrzymywania zezwoleń, o których mowa w niniejszym artykule. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących tych zezwoleń, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują przy rozpowszechnianiu tych informacji.	TAK	Art. 25e ust. 9 utk (Art. 1 pkt 49 lit. j projektu)	„9. Prezes UTK opracowuje i udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wytyczne dotyczące procedury uzyskiwania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c oraz wykaz wymaganych dokumentów.”	
	4. Wnioskodawca składa w krajowym organie ds. bezpieczeństwa wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń	TAK	Art. 25e ust. 2 utk (Art. 1 pkt 49 lit. b projektu)	„2. Na wniosek zainteresowanego podmiotu zamawiającego, zarządcy, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowych, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c. Odmowa dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym	

				mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, następuje w drodze decyzji.”	
	Wnioskowi towarzyszy dokumentacja, która zawiera dowody: a) istnienia deklaracji weryfikacji, o których mowa w art. 15;	NIE	Art. 25e ust. 3 pkt 1 utk	„3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się: 1) deklarację weryfikacji WE podsystemu;”	
	b) technicznej zgodności tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry;	TAK	Art. 25e ust. 3 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 49 lit. d projektu)	„2) dokumenty potwierdzające zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i krajowy rejestr infrastruktury (RINF);”	
	c) bezpiecznej integracji tych podsystemów, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) określone w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798;	TAK	Art. 25e ust. 3 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 49 lit. d projektu)	„3) dokumenty potwierdzające bezpieczną integrację tych podsystemów, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, krajowy rejestr infrastruktury (RINF), a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM).”	
	d) w przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmujących urządzenia europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) lub globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R) – pozytywną decyzję Agencji wydaną zgodnie z art. 19 niniejszej dyrektywy – a w przypadku zmiany projektu specyfikacji przetargu lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych, która miała miejsce po wydaniu pozytywnej decyzji – zgodność z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796.	TAK	Art. 1 pkt 49 lit. e projektu	„e) uchyla się ust. 3a;”	
	5. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia.	TAK	Art. 25e ust. 4, 4a i 4b utk (Art. 1 pkt 49)	„4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, sprawdza	

	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa weryfikuje kompletność, trafność i spójność dokumentacji oraz, w przypadku przytorowych urządzeń ERTMS – zgodność z pozytywną decyzją Agencji wydaną zgodnie z art. 19 niniejszej dyrektywy i, w stosownych przypadkach, zgodność z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. Po takiej weryfikacji krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje zezwolenie na dopuszczenie stałych urządzeń do eksploatacji lub informuje wnioskodawcę o decyzji odmownej w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.		lit. f i g projektu)	dokumentację pod względem jej kompletności, trafności oraz spójności. W przypadku przytorowych urządzeń ERTMS, Prezes UTK sprawdza także zgodność z warunkami określonymi w decyzji Agencji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych albo z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. 4a. Prezes UTK w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna albo wzywa do usunięcia braków.” „4b. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku.”	
	6.W przypadku odnowy lub modernizacji istniejących podsystemów wnioskodawca przesyła dokumentację opisującą dane przedsięwzięcie do krajowego organu ds. bezpieczeństwa.	TAK	Art. 25k ust. 2 i 3 utk (Art. 1 pkt 56 projektu)	„2. Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące od dnia stwierdzenia kompletności dokumentacji lub od dnia upływu terminu na przedłożenie odpowiednich informacji uzupełniających, zgodnie z ust. 1, może z urzędu nakazać, w drodze decyzji, uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji, jeżeli:	

			1) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu; 2) wymagają tego odpowiednie TSI; 3) wymagają tego krajowe plany wdrażania odnośnej TSI lub; 4) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia. 3. Jeżeli dokumentacja przekazana zgodnie z ust. 1 dotyczy podsystemu „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmującego urządzenia europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) lub globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R), Prezes UTK przed wydaniem decyzji w sprawie nakazania uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji zwraca się o opinię do Agencji.”	
W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia.	TAK	Art. 25k ust. 1 utk (Art. 1 pkt 56 projektu)	„Art. 25k. 1. W przypadkach odnowienia lub modernizacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, podmiot zamawiający, producent albo jego upoważniony przedstawiciel przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt. W terminie miesiąca od wpływu dokumentacji, Prezes UTK może zażądać odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając termin	

			nie dłuższy niż miesiąc do ich przedłożenia. Jeżeli Prezes UTK nie zażądał informacji uzupełniających w terminie miesiąca od wpływu dokumentacji, dokumentację tę uznaje się za kompletną.”	
Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, w ścisłej współpracy z Agencją w przypadku projektów dotyczących przytorowego ERTMS, analizuje tę dokumentację i decyduje, czy konieczne jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, na podstawie następujących kryteriów: a) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu;	NIE TAK	Art. 25k ust. 4 utk Art. 25k ust. 2 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 56 projektu)	„4. Prezes UTK, biorąc pod uwagę dokumentację i ocenę znaczenia zmiany, o których mowa w ust. 2, uwarunkowania techniczne, kryteria bezpieczeństwa systemu kolei oraz strategię wdrożenia stosownej TSI, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.” „2. Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące od dnia stwierdzenia kompletności dokumentacji lub od dnia upływu terminu na przedłożenie odpowiednich informacji uzupełniających, zgodnie z ust. 1, może z urzędu nakazać, w drodze decyzji, uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji, jeżeli: 1) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu;	
b) wymagają tego odpowiednie TSI;	TAK	Art. 25k ust. 2 pkt 2 utk (Art.	2) wymagają tego odpowiednie TSI;	

		1 pkt 56 projektu)		
c) wymagają tego krajowe plany wdrażania określone przez państwa członkowskie; lub	TAK	Art. 25k ust. 2 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 56 projektu)	3) wymagają tego krajowe plany wdrażania odnośnej TSI lub;	
d) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia.	TAK	Art. 25k ust. 2 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 56 projektu)	4) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia.”	
Krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje decyzję w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.	TAK	Art. 25k utk (art. 1 pkt 56 projektu)	„Art. 25k. 1. W przypadkach odnowienia lub modernizacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, podmiot zamawiający, producent albo jego upoważniony przedstawiciel przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt. W terminie miesiąca od wpływu dokumentacji, Prezes UTK może zażądać odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając termin nie dłuższy niż miesiąc do ich przedłożenia. Jeżeli Prezes UTK nie zażądał informacji uzupełniających w terminie miesiąca od wpływu dokumentacji, dokumentację tę uznaje się za kompletną. 2. Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące od dnia stwierdzenia kompletności dokumentacji lub od dnia upływu terminu na przedłożenie odpowiednich informacji uzupełniających, zgodnie z ust. 1, może z urzędu nakazać, w	

			drodze decyzji, uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji, jeżeli: 1) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu; 2) wymagają tego odpowiednie TSI; 3) wymagają tego krajowe plany wdrażania odnośnej TSI lub 4) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia. 3. Jeżeli dokumentacja przekazana zgodnie z ust. 1 dotyczy podsystemu „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmującego urządzenia europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) lub globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R), Prezes UTK przed wydaniem decyzji w sprawie nakazania uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji zwraca się o opinię do Agencji.”;	
7. Decyzja odmowna w sprawie wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń jest należycie uzasadniana przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.	NIE	Art. 107 § 1 pkt 6 kpa	„Art.107. §1. Decyzja zawiera: 6) uzasadnienie faktyczne i prawne.”	

	Wnioskodawca może w terminie jednego miesiąca od otrzymania decyzji odmownej złożyć wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Temu wnioskowi towarzyszy uzasadnienie. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.	TAK	Art. 25e ust. 4c i 4d utk (Art. 1 pkt 49 lit. g projektu)	„4c. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji, o której mowa w ust. 2. 4d. Prezes UTK rozpatruje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 2miesięcy od dnia jego otrzymania.”	
	W przypadku potwierdzenia odmownej decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej wyznaczonej przez odpowiednie państwo członkowskie na mocy art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.	NIE	art. 16 par. 2 kpa	„§2. Decyzje mogą być zaskarżane do sądu administracyjnego z powodu ich niezgodności z prawem, na zasadach i w trybie określonych w odrębnych ustawach.”	
Art. 19	Zharmonizowane wdrażanie ERTMS w Unii 1. W przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmujących urządzenia ETCS lub GSM-R, Agencja zapewnia zharmonizowane wdrażanie ERTMS w Unii.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	
	2. Aby zapewnić zharmonizowane wdrażanie ERTMS i interoperacyjność na szczeblu Unii, przed każdym zaproszeniem do składania ofert związanych z urządzeniami przytorowymi	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	

	ERTMS Agencja sprawdza, czy przewidziane rozwiązania techniczne są w pełni zgodne z odpowiednimi TSI i czy w związku z tym są w pełni interoperacyjne.				
	3. Wnioskodawca składa wniosek o zatwierdzenie przez Agencję. Wnioskowi dotyczącemu pojedynczych projektów w zakresie ERTMS lub kombinacji projektów, linii, grupy linii lub sieci towarzyszy dokumentacja obejmująca: a) projekt specyfikacji przetargowych lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych;	TAK	Art. 25ea ust. 1, 2 i 3 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 50 projektu)	Art. 25ea.1. Zarządca, użytkownik bocznic kolejowej, przewoźnik kolejowy lub inwestor obowiązany jest złożyć do Agencji wniosek o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych związanych z planowaną zabudową urządzeń przytorowych ERTMS, jeżeli zakres planowanych prac wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składany jest przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w celu potwierdzenia przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust 1, dołącza się: 1) projekt specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych;	
	b) dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami, które mają być eksploatowane na danej sieci;	TAK	Art. 25ea ust. 3 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 50 projektu)	2) dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami kolejowymi, które mają być eksploatowane na objętych danym projektem inwestycyjnym: linii kolejowej, lub jej fragmencie, kilku liniach kolejowych lub sieci kolejowej, na której pojazd ma być użytkowany;	

c) dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI;	TAK	Art. 25ea ust. 3 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 50 projektu)	3) dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI	
d) wszelkie inne stosowne dokumenty, takie jak opinie krajowego organu ds. bezpieczeństwa, deklaracje weryfikacji lub certyfikaty zgodności.	TAK	Art. 25ea ust. 3 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 50 projektu)	4) inne stosowne dokumenty, w tym opinię Prezesa UTK w zakresie planowanych do zastosowania rozwiązań technicznych urządzeń przytorowych ERTMS, deklaracje weryfikacji WE lub certyfikaty zgodności WE.”	
Wniosek ten, jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać opinię na temat wniosku o zatwierdzenie albo wnioskodawcy przed złożeniem wniosku, albo Agencji po jego złożeniu.	TAK	Art. 25ea ust. 4 i 5 utk (Art. 1 pkt 50 projektu)	„4. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, wraz z wymaganą dokumentacją składa się do Agencji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. 5. Prezes UTK może wydać opinię, o której mowa w ust. 3 pkt 4: 1) podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, przed złożeniem wniosku do Agencji; 2) na wniosek Agencji w przypadku złożenia do niej wniosku przez podmiot, o którym mowa w ust. 1.”	
4. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy Agencja informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia. Agencja wydaje pozytywną decyzję lub informuje wnioskodawcę o ewentualnych brakach w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	
Agencja opiera swoją opinię na dokumentacji wnioskodawcy i na ewentualnych opiniach krajowych organów ds. bezpieczeństwa.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	

	W przypadku gdy wnioskodawca zgadza się z brakami stwierdzonymi przez Agencję, wnioskodawca koryguje projekt i składa nowy wniosek o zatwierdzenie do Agencji. W przypadku gdy wnioskodawca nie zgadza się z brakami stwierdzonymi przez Agencję, zastosowanie ma procedura, o której mowa w ust. 5. W przypadku, o którym mowa w art. 7 ust. 1 lit. a), wnioskodawca nie zwraca się o nową ocenę.	TAK	Art. 25ea ust. 7 utk (Art. 1 pkt 50 projektu)	7. W przypadku, o którym mowa w art. 25f ust. 1 pkt 1, podmiot, o którym mowa w ust. 1, nie składa do Agencji ponownego wniosku, o którym mowa w ust. 1.”	
	5. Jeżeli decyzja Agencji nie jest pozytywna, jest ona należycie uzasadniana przez Agencję.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	
	W terminie jednego miesiąca od otrzymania takiej decyzji wnioskodawca może złożyć do Agencji zawierający uzasadnienie wniosek o ponowne rozpatrzenie wydanej przez nią decyzji. Agencja podtrzymuje lub zmienia swoją decyzję w terminie dwóch miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie.	NIE			
	W przypadku podtrzymania początkowej decyzji przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej ustanowionej na mocy art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796.	NIE		„	
	6. W przypadku zmiany projektu specyfikacji przetargowych lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych, która miała miejsce po wydaniu pozytywnej decyzji, wnioskodawca, bez zbędnej zwłoki, informuje Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796. W takim przypadku stosuje się art. 30 ust. 2 tego rozporządzenia.	TAK	Art. 25ea ust. 6 utk (Art. 1 pkt 50 projektu)	6. W przypadku gdy po wydanej przez Agencję decyzji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1, uległa zmianie specyfikacja istotnych warunków zamówienia, zarządca lub przewoźnik kolejowy niezwłocznie informują o tym Agencję i Prezesa UTK za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.	
Art. 20	Wprowadzanie podsystemów ruchomych do obrotu	TAK	Art. 25e ust. 1a utk (Art. 1 pkt 49 lit. b projektu)	„1a. Podsystem strukturalny o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit a- c może być dopuszczony do eksploatacji, jeżeli:”	

	1. Podsystemy ruchome są wprowadzane do obrotu przez wnioskodawcę tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania.				
	2. W szczególności wnioskodawca zapewnia przekazanie stosownej deklaracji weryfikacji.	TAK	Art. 25e ust. 3 pkt 2 i 3 utk (Art. 1 pkt 43 lit. d projektu)	„2) dokumenty potwierdzające zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i krajowy rejestr infrastruktury (RINF); 3) dokumenty potwierdzające bezpieczną integrację tych podsystemów, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, krajowy rejestr infrastruktury (RINF), a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM).”	
Art. 21	Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu 1. Wnioskodawca wprowadza pojazd do obrotu wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydanego przez Agencję zgodnie z ust. 5–7 lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 8.	TAK	Art. 23b ust. 1-3 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„Art. 23b. 1. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazdu kolejowego należy uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydane przez: 1) Agencję - w przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje jedno lub kilka państw członkowskich Unii Europejskiej; 2) Agencję albo Prezesa UTK - w przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. 2. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydaje się na wniosek zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, wykonawcy modernizacji albo importera.	

				3. Sposób złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, określa art. 31 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiającego uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE L 90 z 06.04.2018, str. 66, z późn. zm.)), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/545”	
	2. We wniosku o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wnioskodawca wskazuje obszar użytkowania danego pojazdu.	TAK	Art. 23b ust. 4 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„4. Sposób przetwarzania wniosku, o którym mowa w ust. 2, oraz podejmowane działania, określa rozdział 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.”	
	Wniosek zawiera dowody na to, że sprawdzono zgodność techniczną między pojazdem a siecią w obszarze użytkowania.	TAK	Art. 23e utk (Art. 1 pkt 34 projektu)	„Art. 23e. Wykaz dokumentów, które należy załączyć do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 2, określa pkt 18 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.”	

3. Wnioskowi o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu towarzyszy dokumentacja dotycząca pojazdu lub typu pojazdu, zawierająca dokumenty potwierdzające: a) wprowadzenie do obrotu podsystemów ruchomych, z których składa się pojazd zgodnie z art. 20, na podstawie deklaracji weryfikacji WE; b) techniczną zgodność podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe; c) bezpieczną integrację podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa, o których mowa w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798; d) techniczną zgodność pojazdu z siecią w obszarze użytkowania, o którym mowa w ust. 2, ustaloną na podstawie odpowiednich TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisów krajowych, rejestrów infrastruktury, a także wspólnej metody oceny ryzyka określonej w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798.	TAK	Art. 23e utk (Art. 1 pkt 34 i 37 projektu)	„Art. 23e. Wykaz dokumentów, które należy załączyć do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 2, określa pkt 18 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.” „37) uchyla się art. 23g;”	
Wniosek ten jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.	TAK	Art. 23b ust. 5 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„5. Agencja albo, w przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu albo odmawia jego wydania w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku. W przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 2, gdy postępowanie prowadzone jest przez Prezesa UTK, odmowa wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu następuje w drodze decyzji.”	

	W przypadku gdy konieczne są testy, aby uzyskać dowody zgodności technicznej, o której mowa w akapicie pierwszym lit. b) i d), krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na użytkowanie pojazdu do celów praktycznej weryfikacji w sieci. Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań, by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku wnioskodawcy. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyjmuje środki w celu przeprowadzenia testów.	TAK	Art. 23b ust. 7 i 8 (Art. 1 pkt 31 projektu)	„7. Jeżeli potwierdzenie spełnienia przesłanek, o których mowa w dokumentacji danego postępowania, wymaga przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany oraz, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku, informuje zarządcę o jego złożeniu. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje zezwolenie albo odmawia jego wydania w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku oraz jednocześnie pisemnie informuje zarządcę o wydanej decyzji. W zezwoleniu Prezes UTK może określić warunki przeprowadzania testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany. 8. Zarządca umożliwia przeprowadzenie testów, o których mowa w ust. 7, nie później, niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia przez wnioskodawcę, o którym mowa w ust. 2, do Prezesa UTK wniosku o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany.”	
	4. Agencja lub, w przypadku ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub informuje wnioskodawcę o swojej decyzji odmownej w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania odpowiednich informacji od wnioskodawcy.	TAK	Art. 23b ust. 6 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„6. W ramach postępowania prowadzonego przez Agencję w sprawie wniosku o wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu Prezes UTK ocenia kompletność, trafność i spójność przesłanej przez Agencję dokumentacji dotyczącej danego postępowania.”	
	Agencja lub, w przypadkach przewidzianych w ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa stosuje szczegółowe uzgodnienia dotyczące procedury udzielania zezwoleń, które mają	NIE		Ustęp dotyczy rozporządzenia KE, które dopiero zostanie wydane, dlatego nie wymaga on wdrożenia.	

	zostać określone w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 9. Te zezwolenia umożliwiają wprowadzenie pojazdów do obrotu w Unii.				
	5.Agencja wydaje zezwolenia na wprowadzenie do obrotu w odniesieniu do pojazdów, których obszar użytkowania obejmuje jedno państwo członkowskie lub większą ich liczbę. Aby wydawać takie zezwolenia,	TAK	Art. 23b ust. 7 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„7. Jeżeli potwierdzenie spełnienia przesłanek, o których mowa w dokumentacji danego postępowania, wymaga przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany oraz, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku, informuje zarządcę o jego złożeniu. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje zezwolenie albo odmawia jego wydania w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku oraz jednocześnie pisemnie informuje zarządcę o wydanej decyzji. W zezwoleniu Prezes UTK może określić warunki przeprowadzania testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany.”	
	Agencja: a) ocenia elementy dokumentacji określone w akapicie pierwszym lit. b), c) i d), aby zweryfikować kompletność, trafność i spójność dokumentacji w odniesieniu do odpowiednich TSI;	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	

b) przesyła dokumentację wnioskodawcy do krajowych organów ds. bezpieczeństwa w przewidywanym obszarze użytkowania, aby oceniły dokumentację i zweryfikowały kompletność, trafność i spójność dokumentacji w odniesieniu do akapitu pierwszego lit. d) oraz elementów przewidzianych w akapicie pierwszym lit. a), b) i c) w odniesieniu do odpowiednich przepisów krajowych.	TAK	Art. 23b ust. 8 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„8. Zarządca umożliwia przeprowadzenie testów, o których mowa w ust. 7, nie później, niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia przez wnioskodawcę, o którym mowa w ust. 2, do Prezesa UTK wniosku o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany.”	
W ramach ocen, o których mowa w lit. a) i b), oraz w przypadku uzasadnionych wątpliwości Agencja lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą zażądać przeprowadzenia testów na sieci.	TAK	Art. 23b ust. 7 i 9 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„7. Jeżeli potwierdzenie spełnienia przesłanek, o których mowa w dokumentacji danego postępowania, wymaga przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany oraz, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku, informuje zarządcę o jego złożeniu. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje zezwolenie albo odmawia jego wydania w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku oraz jednocześnie pisemnie informuje zarządcę o wydanej decyzji. W zezwoleniu Prezes	

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

			albo w przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK zażądał ich przeprowadzenia.”	
Aby ułatwić przeprowadzanie tych testów krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci. Zarządca infrastruktury podejmuje wszelkie działania, aby zapewnić, by testy takie odbywały się w przeciągu trzech miesięcy od momentu, w którym zażąda ich Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa.	TAK	Art. 23b ust. 7 i 8 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„7. Jeżeli potwierdzenie spełnienia przesłanek, o których mowa w dokumentacji danego postępowania, wymaga przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany oraz, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku, informuje zarządcę o jego złożeniu. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje zezwolenie albo odmawia jego wydania w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku oraz jednocześnie pisemnie informuje zarządcę o wydanej decyzji. W zezwoleniu Prezes UTK może określić warunki przeprowadzania testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany. 8. Zarządca umożliwia przeprowadzenie testów, o których mowa w ust. 7, nie później, niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia przez wnioskodawcę, o którym mowa w ust. 2, do Prezesa UTK wniosku o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany.	

				”	
6.W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy Agencja informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia.	TAK	Art. 23b ust. 10 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„10. Agencja albo, w przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK, w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 2: 1) potwierdza kompletność złożonej dokumentacji albo 2) wzywa do uzupełnienia złożonej dokumentacji we wskazanym terminie. ”		
W odniesieniu do kompletności, trafności i spójności dokumentacji Agencja może również ocenić elementy określone w ust. 3 lit. d).	NIE		Przepis skierowany do Agencji.		
Agencja w pełni uwzględnia oceny, o których mowa w ust. 5, zanim podejmie decyzję w sprawie wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.		
Agencja wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub informuje wnioskodawcę o decyzji odmownej w ustalonym z góry, rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.	TAK	Art. 23b ust. 11 (Art. 1 pkt 31 projektu)	„11. W przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, , przepisy ust. 1–10 stosuje się po uzyskaniu odstępstwa, o którym mowa w art. 25f ust. 1.”		
W przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, o którym mowa w art. 7, Agencja wydaje zezwolenie dla pojazdu dopiero po zastosowaniu procedury określonej w tym artykule. Agencja przyjmuje pełną odpowiedzialność za zezwolenia, które wydaje.	TAK		”		
7.W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym dany(-e) organ(-y), podając powody odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby uzgodnić ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować.	TAK	Art. 23ca ust. 1-4 utk (Art. 1 pkt 32 i 33 projektu)	„32) uchyla się art. 23c;” „Art. 23ca. 1. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK, o której mowa w art. 23b ust. 6, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska.		

				2. Agencja i Prezes UTK mogą włączyć do współpracy, o której mowa w ust. 1, wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2. 3. W przypadku braku wypracowania przez Agencję i Prezesa UTK wspólnego stanowiska, o którym mowa w ust. 1, w terminie miesiąca od dnia przekazania przez Agencję informacji o braku akceptacji oceny Prezesa UTK, Agencja samodzielnie podejmuje decyzję w sprawie wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenia pojazdu kolejowego do obrotu. 4. Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, w przypadku negatywnej oceny Prezesa UTK i braku wypracowania wspólnego stanowiska z Agencją..”	
	W razie konieczności, zgodnie z decyzją podjętą przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w proces ten może być również zaangażowany wnioskodawca.	TAK	Art. 23ca ust. 2 utk (Art. 1 pkt 33 projektu)	„2. Agencja i Prezes UTK mogą włączyć do współpracy, o której mowa w ust. 1 wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2.”	
	Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwe wypracowanie oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję, chyba że krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa przekazał(-y) sprawę do arbitrażu Radzie Odwoławczej powołanej art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796.	TAK	Art. 23ca ust. 1-4 utk (Art. 1 pkt 33 projektu)	„Art. 23ca. 1. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK, o której mowa w art. 23b ust. 6, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska. 2. Agencja i Prezes UTK mogą włączyć do współpracy, o której mowa w ust. 1,	

				wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2. 3. W przypadku braku wypracowania przez Agencję i Prezesa UTK wspólnego stanowiska, o którym mowa w ust. 1, w terminie miesiąca od dnia przekazania przez Agencję informacji o braku akceptacji oceny Prezesa UTK, Agencja samodzielnie podejmuje decyzję w sprawie wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenia pojazdu kolejowego do obrotu. 4. Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, w przypadku negatywnej oceny Prezesa UTK i braku wypracowania wspólnego stanowiska z Agencją.”	
Rada Odwoławcza rozstrzyga, czy podtrzymuje projekt decyzji Agencji, w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub krajowych organów ds. bezpieczeństwa. W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z Agencją, Agencja niezwłocznie podejmuje decyzję. W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z negatywną oceną krajowego organu ds. bezpieczeństwa, Agencja wydaje zezwolenie dla obszaru użytkowania z wykluczeniem tych części sieci, które uzyskały negatywną ocenę.	NIE		Przepis skierowany do Rady Odwoławczej i Agencji.		

	W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z pozytywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym dany(-e) organ(-y), podając powody swojego odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby uzgodnić ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, zgodnie z decyzją podjętą przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w proces ten może być również zaangażowany wnioskodawca. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa i krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwa ocena, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję.	TAK	Art. 23ca ust. 1 - 3 utk (Art. 1 pkt 33 projektu)	„Art. 23ca. 1. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK, o której mowa w art. 23b ust. 6, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska. 2. Agencja i Prezes UTK mogą włączyć do współpracy, o której mowa w ust. 1, wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2. 3. W przypadku braku wypracowania przez Agencję i Prezesa UTK wspólnego stanowiska, o którym mowa w ust. 1, w terminie miesiąca od dnia przekazania przez Agencję informacji o braku akceptacji oceny Prezesa UTK, Agencja samodzielnie podejmuje decyzję w sprawie wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenia pojazdu kolejowego do obrotu. ”	
	8. W przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony do sieci w jednym tylko państwie członkowskim, krajowy organ ds. bezpieczeństwa tego państwa członkowskiego może, na własną odpowiedzialność i na prośbę wnioskodawcy, wydać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Aby wydawać takie zezwolenia, krajowy organ ds. bezpieczeństwa ocenia dokumentację w odniesieniu do elementów określonych w ust. 3 i zgodnie z procedurami, które mają zostać określone w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 9. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających. Zezwolenie jest również ważne bez rozszerzania obszaru użytkowania dla pojazdów jadących do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, po konsultacji z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Konsultacje takie są prowadzone indywidualnie lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Jeżeli obszar użytkowania jest ograniczony do terytorium jednego państwa członkowskiego i w przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, o których mowa a w art. 7, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu jedynie po zastosowaniu procedury	TAK	Art. 23b ust. 14 i 15 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„14. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy rozpatruje się w terminie 2 miesięcy od dnia jego otrzymania. 15. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję wnioskodawcy, o którym mowa w ust. 2, może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.”	

	określonej w tym artykule. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa bierze pełną odpowiedzialność za zezwolenia, które wydaje.				
	9.Do dnia 16 czerwca 2018 r. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych ustalenia praktyczne określające: a) sposób, w jaki wymogi dotyczące zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i zezwolenia dla typu pojazdu określone w niniejszym artykule muszą zostać spełnione przez wnioskodawcę, oraz wymieniające niezbędne dokumenty; b) szczegóły procesu udzielania zezwolenia, takie jak etapy procedury i terminy każdego etapu tego procesu; c) sposób, w jaki wymogi określone w niniejszym artykule muszą zostać spełnione przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa na różnych etapach procesu stosowania i udzielania zezwolenia, w tym w ocenie dokumentacji wnioskodawców. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. Uwzględniają one doświadczenia zgromadzone podczas przygotowywania porozumień o współpracy, o których mowa w ust. 14 niniejszego artykułu.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	10.Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu określa: a) obszar(-y) użytkowania; b) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w odpowiednich przypadkach, w przepisach krajowych – dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania; c) zgodność pojazdu z odpowiednimi TSI oraz przepisami krajowymi odniesieniu do parametrów, o których mowa w lit. b); d) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia.	NIE			
	11.Wszelkie decyzje o odmowie wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub wyłączeniu części sieci zgodnie z negatywną oceną, o której mowa w ust. 7, uzasadnia się należycie. Wnioskodawca może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania odpowiedzi odmownej, wystąpić do, stosownie do przypadku, Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, o ponowne rozpatrzenie tej decyzji. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.	TAK	Art. 23b ust. 13 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„13. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może, w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji odmawiającej wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wystąpić, do organu, który ją wydał, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.”	

	W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej wyznaczonej na mocy art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796.	TAK	Art. 23b ust. 15 utk (Art. 1 pkt 31 projektu)	„15. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.”	
	W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej zgodnie z prawem krajowym. Na użytek tej procedury odwoławczej państwa członkowskie mogą wskazywać organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE. W takim przypadku zastosowanie ma art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.	NIE	art. 16 § 2 KPA	„§2. Decyzje mogą być zaskarżane do sądu administracyjnego z powodu ich niezgodności z prawem, na zasadach i w trybie określonych w odrębnych ustawach.”	
	12.W przypadku odnowy lub modernizacji istniejących pojazdów, które już mają zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, wymagane jest nowe zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, jeżeli: a) zmieniono te wartości parametrów, o których mowa w ust. 10 lit. b), które nie mieszczą się w zakresie akceptowalnych parametrów określonych w TSI; b) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu; c) wymagają tego odpowiednie TSI.	TAK	Art. 23i ust. 1 i 2 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	„Art. 23i. 1. W przypadku odnowienia lub modernizacji pojazdu kolejowego wymagane jest uzyskanie nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu jeżeli: 1) zmieniono wartości parametrów określonych w TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania, w taki sposób, że wartości te nie mieszczą się w akceptowalnym zakresie określonym w tych dokumentach; 2) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu kolejowego;	

				3) wymagają tego odpowiednie TSI. 2. Do uzyskania nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się art. 23b.”	
	13. W przypadku gdy wnioskodawca pragnie rozszerzyć obszar użytkowania pojazdu, który ma już zezwolenie, uzupełnia on dokumentację o odpowiednie dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru użytkowania. Wnioskodawca składa tę dokumentację w Agencji, która – po przeprowadzeniu procedur określonych w ust. 4–7, wydaje zaktualizowane zezwolenie obejmujące rozszerzony obszar użytkowania. W przypadku gdy wnioskodawca uzyskał zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z ust. 8 i pragnie rozszerzyć obszar użytkowania w obrębie tego państwa członkowskiego, uzupełnia dokumentację o odpowiednie dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru użytkowania. Wnioskodawca składa tę dokumentację w krajowym organie ds. bezpieczeństwa, który po przeprowadzeniu procedur określonych w ust. 8 wydaje zaktualizowane zezwolenie obejmujące rozszerzony obszar użytkowania.	TAK	Art. 23i ust. 3 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	„3. W przypadku gdy wnioskodawca, o którym mowa w art. 23b ust. 2, zamierza rozszerzyć obszar użytkowania pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu na nowe sieci kolejowe na terytorium: 1) Rzeczypospolitej Polskiej, występuje do organu, który wydał pierwotne zezwolenie, 2) innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, występuje do Agencji - z wnioskiem o wydanie nowego zezwolenia z rozszerzonym obszarem użytkowania dołączając zaktualizowaną dokumentację. Wykaz dokumentów, które należy dołączyć do wniosku określa pkt 18 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545. Przepisy art. 23b ust. 3–15 i art. 23ca stosuje się.”	
	14. Na użytek ust. 5 i 6 niniejszego artykułu Agencja zawiera porozumienia o współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 76 rozporządzenia (UE) 2016/796. Porozumienia te mogą być umowami szczegółowymi lub umowami ramowymi i mogą być zawierane przez jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub większą ich liczbę. Porozumienia te zawierają uszczegółowiony opis zadań i warunków tworzenia wymiernych wyników, terminy ich osiągania oraz strukturę rozdziału opłat należnych od wnioskodawcy. Mogą one także zawierać szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy w przypadku sieci wymagających szczególnej fachowości ze względów geograficznych lub	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	

	historycznych, z uwzględnieniem redukcji kosztów i obciążeń administracyjnych ponoszonych przez wnioskodawcę. W przypadku gdy sieci takie są odizolowane od reszty systemu kolei Unii, takie szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy mogą obejmować możliwość zlecenia zadań odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego przydziału zasobów w zakresie zezwoleń. Ustalenia te są wypracowywane, zanim Agencja podejmie zadania związane z udzielaniem zezwoleń zgodnie z art. 54 ust. 4 niniejszej dyrektywy.				
	15.W przypadku państw członkowskich, w których prześwit toru sieci jest różny od prześwitu toru głównej sieci kolejowej na terenie Unii i takie sieci mają takie same techniczne i operacyjne wymogi, co sąsiadujące państwa trzecie, oprócz porozumień dotyczących współpracy, o których mowa w ust. 14, wszystkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa z tych państw członkowskich zawierają z Agencją wielostronną umowę z myślą o określeniu warunków, na jakich zezwolenie dla pojazdu wydane w jednym z tych państw członkowskich jest ważne również w pozostałych zainteresowanych państwach członkowskich.	NIE		Przepis adresowany do państw członkowskich UE posiadających główną sieć kolejową inną niż 1435 mm i sąsiadujących z państwami trzecimi mającymi sieć kolejową o takim samym rozstawie jak te państwa członkowskie (np. Litwa, Łotwa i Estonia).	
	16.Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do wagonów towarowych lub wagonów pasażerskich wspólnie użytkowanych z państwami trzecimi, w których prześwit toru jest inny od prześwitu głównej sieci kolejowej w Unii, posiadających zezwolenie wydane zgodnie z inną procedurą udzielania zezwoleń dla pojazdu. Przepisy regulujące procedurę dla takich pojazdów są publikowane i zgłaszane Komisji. Dane przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia zgodność tych pojazdów z zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy w kontekście swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem. W oparciu o sprawozdanie Agencji Komisja może wydać opinię na temat tego, czy takie przepisy są zgodne z celami niniejszej dyrektywy. Jeżeli takie przepisy nie są zgodne, zainteresowane państwa członkowskie i Komisja mogą współpracować w celu określenia odpowiednich działań, które należy podjąć, z udziałem odpowiednich międzynarodowych organów, w razie potrzeby.	TAK	Art. 23 ust. 5 utk (Art. 1 pkt 29 projektu)	„5. W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, zastosowanie mają właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.”	

	17. Państwo członkowskie może zdecydować o niestosowaniu niniejszego artykułu do lokomotyw lub pociągów z napędem własnym pochodzących z państw trzecich i przeznaczonych do jazdy do położonej blisko granicy stacji na jego terytorium wyznaczonej do operacji transgranicznych. Dane przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia zgodność takich pojazdów z zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy w kontekście swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem i, w stosownych przypadkach, zgodnie z art. 10 ust. 9 (UE) 2016/798.	TAK	Art. 23 ust. 5 utk (Art. 1 pkt 29 projektu)	„5. W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, zastosowanie mają właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.”	
Art. 22	Rejestracja pojazdów, które uzyskały zezwolenie na wprowadzenie do obrotu 1. Przed pierwszym użytkowaniem pojazdu oraz po udzieleniu zezwolenia na wprowadzenie go do obrotu zgodnie z art. 21, pojazd jest na wniosek dysponenta rejestrowany w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47.	TAK	art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. a i b, pkt 3 lit. a i ust. 2 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 30 lit. a projektu)	„30) w art. 23a: a) w ust. 1: - w pkt 1a lit. a i b otrzymują brzmienie: „a) rezerwuje europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, zezwolenia dla typu pojazdu lub deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu, b) nadaje europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) dla pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej	

			Art. 23a ust. 2 utk (Art. 1 pkt 30 lit. b projektu)	Polskiej, oraz rejestruje go w prowadzonym przez Agencję europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);”, - w pkt 3 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) utraty ważności zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, ”, - w pkt 4 wyrazy „krajowym rejestrze pojazdów kolejowych” zastępuje się wyrazami „europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR)”, - b) w ust 2: - wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Pojazd kolejowy wpisuje się do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) po spełnieniu następujących warunków:”, - pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) posiadania ważnego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;”,	
	2.W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu jest ograniczony do terytorium jednego państwa członkowskiego, pojazd jest rejestrowany w tym państwie członkowskim.	TAK	Art. 25gb ust. 1 utk (Art. 1 pkt 53 i 54 projektu)	„53) uchyla się art. 25ga;” „Art. 25gb. 1. W odniesieniu do pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, dysponent składa do Prezesa UTK wnioski o rejestrację tego pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), jeżeli obszar użytkowania tego pojazdu obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”	

	3. W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu obejmuje terytorium więcej niż jednego państwa członkowskiego, pojazd jest rejestrowany w jednym z tych państw członkowskich.	TAK	Art. 25 gb ust. 2 utk (Art. 1 pkt 54 projektu)	„2. W przypadku gdy obszar użytkowania wprowadzonego do obrotu pojazdu kolejowego obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz terytorium co najmniej jednego innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, dysponent składa wniosek o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) do Prezesa UTK albo do jednostki rejestrującej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, którego terytorium obejmuje obszar użytkowania pojazdu.”	
Art. 23	1. Zanim przedsiębiorstwo kolejowe rozpocznie użytkowanie pojazdu w obszarze użytkowania wyszczególnionym w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu, kontroluje: a) czy pojazd uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu zgodnie z art. 21 i czy jest właściwie zarejestrowany; b) czy pojazd jest kompatybilny z trasą na podstawie rejestru infrastruktury, odpowiednich TSI lub wszelkich stosownych informacji, których ma dostarczyć zarządca infrastruktury bezpłatnie i w rozsądnym terminie, jeżeli taki rejestr nie istnieje lub jest niekompletny; oraz c) czy pojazd jest odpowiednio zintegrowany w zestawieniu pociągu, którym ma być eksploatowany, z uwzględnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem określonego w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz TSI dotyczącej ruchu kolejowego.	TAK	Art. 23k ust. 1 utk (Art. 1 pkt 40 projektu)	„Art. 23k. 1. Przewoźnik kolejowy przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu kolejowego sprawdza czy ten pojazd: 1) uzyskał zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu i jest właściwie zarejestrowany; 2) jest kompatybilny z trasą, na której będzie eksploatowany na podstawie krajowego rejestru infrastruktury (RINF), odpowiednich TSI lub innych informacji przekazanych bezpłatnie przez zarządcę; 3) jest odpowiednio zintegrowany w zestawieniu pociągu, w którym ma być eksploatowany, z uwzględnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz TSI Ruch kolejowy.”	
	2. Na użytek ust. 1 przedsiębiorstwo kolejowe może przeprowadzić badania we współpracy z zarządcą infrastruktury. Zarządca infrastruktury, w porozumieniu	TAK	Art. 23k ust. 2 i 3 utk (Art. 1	„2. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy po sprawdzeniu, o którym mowa w ust. 1, ma uzasadnione wątpliwości co do bezpiecznej	

	z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań, by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku wnioskodawcy.		pkt 40 projektu)	eksploatacji pojazdu kolejowego, składa wniosek do zarządcy o umożliwienie przeprowadzenia dodatkowych badań pojazdu kolejowego. 3. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca umożliwia przeprowadzenie dodatkowych badań pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wniosku.”	
Art. 24	Dopuszczenie typu pojazdu 1. Agencja lub, w odpowiednich przypadkach, krajowy organ ds. bezpieczeństwa, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 może przyznać dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji. Wniosek o dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.	TAK	Art. 23d ust. 1 utk (Art. 1 pkt 34 projektu)	„1. Wnioskodawca, o którym mowa w art. 23b ust. 2, może wystąpić z wnioskiem o zezwolenie dla typu pojazdu. Przepisy art. 23b stosuje się.”	
	2. W przypadku gdy Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyznaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, jednocześnie przyznaje na wniosek wnioskodawcy dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji, odnoszące się do tego samego obszaru użytkowania pojazdu.	TAK	Art. 23d ust. 2 i 3 (Art. 1 pkt 34 projektu)	„2. Wniosek o zezwolenie dla typu pojazdu można złożyć wraz z wnioskiem o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, jeżeli obejmuje on ten sam obszar użytkowania. 3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu stanowi jednocześnie zezwolenie dla typu pojazdu.”	
	3. W przypadku zmian jakichkolwiek odpowiednich przepisów TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji, TSI lub krajowe przepisy stanowią, czy już przyznane dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji nadal obowiązuje, czy też musi zostać odnowione. Jeżeli dopuszczenie to musi zostać odnowione, kontrole prowadzone przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa mogą dotyczyć wyłącznie zmienionych przepisów.	TAK	Art. 23d ust. 7 utk (Art. 1 pkt 34 projektu)	„7. W przypadku zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie dla typu pojazdu, Agencja albo, w stosownym przypadku, Prezes UTK, mogą nakazać odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu, jeżeli stanowią tak zmienione TSI lub przepisy krajowe. Dokonując	

				odnowienia zezwolenia, weryfikuje się wyłącznie kryteria wynikające z przepisów ulegających zmianie.”	
	4.Komisja ustala w drodze aktów wykonawczych wzór deklaracji zgodności z typem. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	5.Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana zgodnie z: a) procedurami weryfikacji odpowiednich TSI; lub b) w przypadku gdy TSI nie mają zastosowania – procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B+D, B+F oraz H1 decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE.	TAK	Art. 23d ust. 5 utk (Art. 1 pkt 34 projektu)	„5. Deklaracja zgodności z typem jest wystawiana zgodnie z: 1) procedurami weryfikacji odpowiednich TSI lub 2) w przypadku gdy TSI nie mają zastosowania – procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B w połączeniu z modulem D, modulem B w połączeniu z modulem F oraz H1 załącznika II do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82).”	
	6.W stosownych przypadkach Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające doraźne moduły oceny zgodności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	7.Dopuszczenie typu do eksploatacji rejestruje się w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 48.	TAK	Art. 23d ust. 6 utk (Art. 1 pkt 34 projektu)	„6. W przypadku gdy zezwolenie dla typu pojazdu wydał Prezes UTK, przekazuje on taką informację do Agencji, w celu zarejestrowania typu pojazdu kolejowego w prowadzonym przez Agencję europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.”	

Art. 25	Zgodność pojazdów z dopuszczonym typem pojazdu 1.Pojazd lub seria pojazdów zgodny(-a) z dopuszczonym typem pojazdu otrzymuje bez dalszych kontroli zezwolenie dla pojazdu zgodnie z art. 21 na podstawie deklaracji zgodności z tym typem pojazdu przedłożonej przez wnioskodawcę.	TAK	Art. 23d ust. 4 utk (Art. 1 pkt 34 projektu)	„4. Wprowadzenie do obrotu kolejnych pojazdów kolejowych zgodnych z dopuszczonym typem pojazdu następuje na podstawie deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu wystawionej przez wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2.”	
	2.Przedłużenie dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji, o którym mowa w art. 24 ust. 3, nie wpływa na zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane już na podstawie uprzedniego zezwolenia na wprowadzenie typu pojazdu do obrotu.	TAK	Art. 23d ust. 8 utk (Art. 1 pkt 34 projektu)	„8. Odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia dla typu pojazdu.”	
Art. 26	Niezgodność pojazdów lub typów pojazdów z zasadniczymi wymaganiami 1.Gdy przedsiębiorstwo kolejowe stwierdzi podczas eksploatacji, że użytkowany przez niego pojazd nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu. Może ponadto poinformować o przyjętych środkach Agencję i wszelkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe ma dowody potwierdzające, że dana niezgodność istniała już w chwili wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, informuje Agencję i wszelkie inne zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa.	TAK	Art. 23fa utk (Art. 1 pkt 36 projektu)	„35) uchyla się art. 23f; „36) Art.23fa. 1. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy uzyska wiedzę, że użytkowany przez niego pojazd kolejowy nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań systemu kolei, przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei. Przewoźnik kolejowy informuje o przyjętych środkach naprawczych Agencję i Prezesa UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich przyjęcia. 2. Jeżeli przewoźnik kolejowy uzyska dowody potwierdzające, że niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei istniała w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, przekazuje je Agencji i	

				Prezesowi UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich uzyskania oraz przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu kolejowego z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei..”	
	2.Gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa dowie się, na przykład w ramach procedury nadzoru określonej w art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798, że dany pojazd lub typ pojazdu, któremu już przyznano – przez Agencję zgodnie z art. 21 ust. 5 albo zgodnie z art. 24, lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 21 ust. 8 lub zgodnie z art. 24 – zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, gdy jest używany zgodnie z przeznaczeniem, nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, informuje przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące dany pojazd lub typ pojazdu i prosi je o przyjęcie niezbędnych środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności pojazdu (pojazdów). Krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje Agencję i wszelkie inne zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w tym te, na których terytorium jest rozpatrywany wniosek o zgodę na wprowadzenie do obrotu dla pojazdu tego samego typu.	TAK	Art. 23fa ust. 3 i 4 utk (Art. 1 pkt 36 projektu)	„3. Jeżeli Prezes UTK w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub z innych źródeł uzyska wiedzę, że pojazd kolejowy lub typ pojazdu, posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu, pomimo użytkowania go zgodnie z przeznaczeniem, nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań systemu kolei, niezwłocznie wzywa przewoźnika kolejowego eksploatującego taki pojazd lub typ pojazdu, do przyjęcia niezbędnych środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei. 4. O każdym przypadku, o którym mowa w ust. 3, Prezes UTK niezwłocznie informuje Agencję i inne krajowe organy ds. bezpieczeństwa pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej.”	
	3.Gdy w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2 niniejszego artykułu środki naprawcze zastosowane przez dane przedsiębiorstwo kolejowe nie zapewniają zgodności z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymaganiami i gdy ta niezgodność prowadzi do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa, zainteresowany krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zastosować tymczasowe środki bezpieczeństwa w ramach swoich zadań nadzorczych, zgodnie z art. 17 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/798.	TAK	Art. 23fa ust. 5 utk (Art. 1 pkt 36 projektu)	5. Jeżeli w przypadkach określonych w ust. 1 i 3, środki naprawcze zastosowane przez przewoźnika kolejowego nie zapewniają zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei lub gdy ta niezgodność prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Prezes UTK wprowadza	

	Ponadto tymczasowe środki bezpieczeństwa w postaci zawieszenia dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji mogą być stosowane równolegle przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję i podlegają kontroli sądowej oraz procedurze określonej w art. 21 ust. 7 w odniesieniu do arbitrażu.			tymczasowe środki bezpieczeństwa, o których mowa w art. 14 ust 2a. Równolegle Prezes UTK albo Agencja mogą zawiesić zezwolenie dla typu pojazdu.”	
	4. W przypadkach, o których mowa w ust. 3, Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa, który wydał zezwolenie, w następstwie przeglądu skuteczności środków przyjętych w celu rozwiązania kwestii poważnego zagrożenia bezpieczeństwa mogą podjąć decyzję o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia, gdy udowodniono, że w momencie udzielania zezwolenia nie został spełniony jeden z zasadniczych wymagań. W tym celu powiadamiają o swojej decyzji posiadacza zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji, podając uzasadnienie ich decyzji. Posiadacz ten może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania decyzji Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji. W tym przypadku decyzja o unieważnieniu zezwolenia jest czasowo zawieszana. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa mają jeden miesiąc od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji. W stosownych przypadkach, jeżeli Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie osiągną porozumienia co do potrzeby ograniczenia lub unieważnienia zezwolenia, należy zastosować procedurę określoną w art. 21 ust. 7 w odniesieniu do arbitrażu. Jeżeli w wyniku takiej procedury zezwolenie dla pojazdu nie jest ani ograniczone, ani unieważnione, tymczasowe środki bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, zostają zawieszone.	TAK	Art. 23fa ust. 6-8 utk (Art. 1 pkt 36 projektu)	„6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 3,, Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK, w następstwie przeglądu skuteczności środków naprawczych, w drodze decyzji, unieważnia wydane zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu, w szczególności jeżeli zostanie udowodnione, że w momencie udzielania zezwolenia nie zostało spełnione jedno z zasadniczych wymagań systemu kolei. 7. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 3, niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei ogranicza się do części obszaru użytkowania pojazdu kolejowego lub typu pojazdu oraz niezgodność ta zachodziła w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenia dla typu pojazdu, Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK zmieniają, w drodze decyzji, wydane zezwolenie w celu wyłączenia części obszaru użytkowania, w której zachodzi niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei. . 8. Podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji Agencji albo Prezesa UTK, wystąpić z wnioskiem o	

				ponowne rozpatrzenie sprawy. Wystąpienie z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy wstrzymuje wykonanie decyzji. Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK rozpatrują wniosek w terminie miesiąca od dnia jego otrzymania.”	
	5.W przypadku potwierdzenia decyzji Agencji posiadacz zezwolenia dla pojazdu może w terminie, o którym mowa w art. 59 rozporządzenia (UE) 2016/796, wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej powołanej na mocy art. 55 tego rozporządzenia.	TAK	Art. 23fa ust. 9 utk (Art. 1 pkt 36 projektu)	„9. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję, podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie, o którym mowa w art. 59 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 tego rozporządzenia. .”	
	W przypadku potwierdzenia decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa posiadacz zezwolenia dla pojazdu może przed upływem dwóch miesięcy od powiadomienia go o tej decyzji wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej na mocy art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798. Na użytek tej procedury odwoławczej państwa członkowskie mogą wskazywać organ regulacyjny określony w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE.	TAK	Art. 23fa ust. 10 utk (Art. 1 pkt 36 projektu)	„10. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Prezes UTK podtrzyma dotychczasową decyzję, podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie 2miesięcy od dnia doręczenia decyzji wnieść skargę do sądu administracyjnego.”	
	6. Gdy Agencja postanowi unieważnić lub zmienić przyznane przez siebie zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, informuje o tym bezpośrednio wszystkie krajowe organy ds. bezpieczeństwa, podając uzasadnienie swojej decyzji.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	
	Gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa postanowi unieważnić przyznane przez siebie zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, informuje o tym niezwłocznie Agencję i podaje uzasadnienie swojej decyzji.	TAK	Art. 23fa ust. 11 utk (Art. 1 pkt 36 projektu)	„11. Prezes UTK przesyła Agencji kopię decyzji, o której mowa w ust. 6, nie później niż w terminie 14 dni od jej wydania.”	

	Agencja powiadamia następnie pozostałe krajowe organy ds. bezpieczeństwa.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	
	7. Decyzja Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa o unieważnieniu zezwolenia jest odzwierciedlana w odpowiednim rejestrze pojazdów, zgodnie z art. 22 lub – w przypadku dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji – w europejskim rejestrze typów pojazdów, dla których udzielono zezwolenia zgodnie z art. 24 ust. 7. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zapewniają, by przedsiębiorstwa kolejowe eksploatujące pojazdy tego samego typu jak pojazd lub typ pojazdu podlegające unieważnieniu, zostały odpowiednio poinformowane. Takie przedsiębiorstwa kolejowe sprawdzają najpierw, czy występuje ten sam problem niezgodności. W takim przypadku ma zastosowanie procedura określona w niniejszym artykule.	TAK	Art. 23fa ust. 12 i 13 utk (Art. 1 pkt 36 projektu)	„12. Informacja o wydaniu decyzji, o której mowa w ust. 6, jest zamieszczana odpowiednio w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) albo europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. 13. W przypadku podjęcia przez Agencję albo, w stosownych przypadkach, Prezesa UTK decyzji, o której mowa w ust. 6, przewoźnicy kolejowi, którzy użytkują typ pojazdu objęty decyzją, przyjmują niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei. Przewoźnik kolejowy informuje o przyjętych środkach naprawczych Agencję i Prezesa UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich przyjęcia.”	
	8. Gdy zezwolenie na wprowadzenie do obrotu zostanie unieważnione, dany pojazd nie może być już eksploatowany, a jego obszar wykorzystania nie może być rozszerzony. Gdy dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji zostało unieważnione, pojazdy budowane na jego podstawie nie mogą być wprowadzane do obrotu lub – jeśli już zostały wprowadzone do obrotu – powinny zostać wycofane. Można wystąpić o nowe zezwolenie na podstawie procedury określonej w art. 21 w przypadku poszczególnych pojazdów lub na podstawie procedury określonej w art. 24 – w przypadku typu pojazdu.	TAK	Art. 23fa ust. 14 utk (Art. 1 pkt 36 projektu)	„14. W przypadku podjęcia przez Agencję, albo w stosownych przypadkach, Prezesa UTK decyzji, o której mowa w ust. 6, żaden pojazd kolejowy typu objętego taką decyzją nie może być użytkowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W celu przywrócenia takich pojazdów do użytkowania, należy ponownie złożyć wniosek, o którym mowa w art. 23b ust. 2 lub art. 23d ust. 1.”	
	9. Gdy w przypadkach przewidzianych w ust. 1 lub 2 niezgodność z zasadniczymi wymaganiami ogranicza się do części obszaru eksploatacji danego pojazdu i istniała już w	TAK	Art. 23fa ust. 7 utk (Art. 1	„7. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 3, niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei ogranicza się do części obszaru użytkowania pojazdu kolejowego lub typu pojazdu oraz	

	momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, powinno ono zostać zmienione w celu wyłączenia przedmiotowych części obszaru eksploatacji.		pkt 36 projektu)	niezgodność ta zachodziła w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenia dla typu pojazdu, Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK zmieniają, w drodze decyzji, wydane zezwolenie w celu wyłączenia części obszaru użytkowania, w której zachodzi niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.”	
Rozdział VI dyrektywy 2016/797 (art. 27-45) implementowany został ustawą z dnia 17 września 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym					

Art. 46	System numeracji pojazdów 1.W momencie rejestracji zgodnie z art. 22 właściwy organ w państwie członkowskim rejestracji przypisuje każdemu pojazdowi europejski numer pojazdu (EVN). Każdy pojazd jest oznaczany przypisanym mu numerem EVN.	TAK	art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. a i b, pkt 3 lit. a i ust. 2 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 30 lit a projektu)	„30) w art. 23a: a) w ust. 1: - w pkt 1a lit. a i b otrzymują brzmienie: „a) rezerwuje europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, zezwolenia dla typu pojazdu lub deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu, b) nadaje europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) dla pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oraz rejestruje go w prowadzonym przez Agencję europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);” - w pkt 3 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) utraty ważności zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, ”, - w pkt 4 wyrazy „krajowym rejestrze pojazdów kolejowych” zastępuje się wyrazami „europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR)”, - w pkt 4 wyrazy „krajowym rejestrze pojazdów kolejowych” zastępuje się wyrazami „europejskim rejestrze	
-----------------------	---	-------------------	--	---	--

			Art. 1 pkt 30 lit. b projektu	pojazdów kolejowych (EVR)” b) w ust 2: - wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „2. Pojazd kolejowy wpisuje się do europejskiego rejestru pojazdów (EVR) po spełnieniu następujących warunków:”, - pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) posiadania ważnego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu,”	
	2.Specyfikacje numeru EVN są określone w środkach, o których mowa w art. 47 ust. 2, zgodnie z odpowiednią TSI.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	3.Każdemu pojazdowi przypisywany jest numer EVN tylko raz, chyba że przewidziano inaczej w środkach, o których mowa w art. 47 ust. 2, zgodnie z odpowiednią TSI.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	4.Niezależnie od ust. 1 w przypadku pojazdów eksploatowanych lub pojazdów, które mają być eksploatowane na trasach z państw trzecich lub do nich, w których to państwach członkowskie mogą zaakceptować pojazdy dające się jednoznacznie zidentyfikować zgodnie z innym systemem kodowania.	NIE	Art. 23 ust. 4 i 5 utk	„4.W przypadku pojazdu kolejowego eksploatowanego lub pojazdu kolejowego, który ma być eksploatowany na trasach kolejowych z państwami, w których szerokość toru różni się od szerokości toru na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik kolejowy albo zarządca może realizować przejazdy pojazdem kolejowym eksploatowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanym odrębnym od EVN systemem numeracji. 5.W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości	

				toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, mają zastosowanie przepisy, o których mowa w art. 25t, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.”	
Art. 47	1.Do czasu, gdy zacznie działać europejski rejestr pojazdów, o którym mowa w ust. 5, każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr pojazdów. Rejestr ten: a) jest zgodny ze wspólnymi specyfikacjami, o których mowa w ust. 2; b) jest prowadzony i aktualizowany przez podmiot niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego; c) jest dostępny dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa i jednostek dochodzeniowych określonych w art. 16 i 22 dyrektywy (UE) 2016/798 jest także dostępny, na uzasadniony wniosek, dla organów kontrolnych, o których mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE, oraz dla Agencji, przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, a także osób lub organizacji zajmujących się rejestracją pojazdów lub określonych w rejestrze.	TAK	Art. 9 oraz art. 3 ust. 6 projektu (przepisy przejściowe)	„Art. 9. Pojazdy kolejowe wpisane do krajowego rejestru pojazdów kolejowych uznaje się za pojazdy kolejowe wpisane do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR). ” „Art. 3. 6. Do postępowań w sprawie rejestracji albo zawieszenia rejestracji pojazdów kolejowych oraz zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że uznaje się, że sprawy te dotyczą europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR).”	
	2.Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje krajowych rejestrów pojazdów dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	3.Krajowy rejestr pojazdów zawiera przynajmniej następujące elementy: a) europejski numer pojazdu (EVN); b) odniesienia do deklaracji weryfikacji WE i do podmiotu, który ją wydał; c) odniesienia do europejskiego rejestru dopuszczonych typów pojazdów, o którym mowa w art. 48;	TAK	Art. 9 oraz art. 3 ust. 6 projektu (przepisy przejściowe)	„Art. 9. Pojazdy kolejowe wpisane do krajowego rejestru pojazdów kolejowych uznaje się za pojazdy	

	d) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu i jego dysponenta; e) ograniczenia w użytkowaniu pojazdu; f) odniesienia do podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.			kolejowe wpisane do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR). ” „Art. 3.6. Do postępowań w sprawie rejestracji albo zawieszenia rejestracji pojazdów kolejowych oraz zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że uznaje się, że sprawy te dotyczą europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR).”	
	4. Dopóki krajowe rejestry pojazdów państw członkowskich nie zostaną połączone zgodnie ze specyfikacją, o której mowa w ust. 2, każde państwo członkowskie aktualizuje swój rejestr, w zakresie dotyczących go danych, wprowadzając zmiany ujęte w rejestrze innego państwa członkowskiego.	TAK	Art. 9 oraz art. 3 ust. 6 projektu (przepisy przejściowe)	„Art. 9. Pojazdy kolejowe wpisane do krajowego rejestru pojazdów kolejowych uznaje się za pojazdy kolejowe wpisane do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR). ” „Art. 3.6. Do postępowań w sprawie rejestracji albo zawieszenia rejestracji pojazdów kolejowych oraz zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że uznaje się, że sprawy te dotyczą europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR).”	

	5. W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych i nieuzasadnionych kosztów dla państw członkowskich i zainteresowanych stron, do dnia 16 czerwca 2018 r., Komisja, uwzględniając wyniki analizy kosztów i korzyści przyjmuje w drodze aktów wykonawczych funkcjonalne i techniczne specyfikacje europejskiego rejestru pojazdów, do którego włączone byłyby krajowe rejestry pojazdów, z myślą o zapewnieniu wszystkim użytkownikom zharmonizowanego interfejsu do rejestracji pojazdów i zarządzania danymi. Zastosowanie mają ust. 1 lit. b) i c) oraz ust. 3. Specyfikacja taka dotyczy treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu, a także etapów migracji. Te akty wykonawcze przyjmuje się na podstawie zalecenia Agencji, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.	NIE		Przepis skierowany do Agencji i KE.	
	Europejski rejestr pojazdów jest opracowywany z uwzględnieniem aplikacji informatycznych i rejestrów już utworzonych przez Agencję i państwa członkowskie, takich jak scentralizowany europejski wirtualny rejestr pojazdów podłączony do krajowych rejestrów pojazdów. Europejski rejestr pojazdów rozpocznie działanie przed dniem 16 czerwca 2021 r.	TAK	Art. 1 pkt 53 projektu Art. 25gb ust 1 i 2 utk (Art. 1 pkt 54 projektu)	„47) uchyla się art. 25ga;” „Art. 25gb. 1. W odniesieniu do pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, dysponent składa do Prezesa UTK wniosek o rejestrację tego pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), jeżeli obszar użytkowania tego pojazdu obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. 2. W przypadku gdy obszar użytkowania wprowadzonego do obrotu pojazdu kolejowego obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz terytorium co najmniej jednego innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, dysponent składa wniosek o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) do Prezesa UTK	

			Art. 9 projektu (przepisy przejściowe) Art. 15 projektu (przepisy przejściowe)	albo do jednostki rejestrującej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, którego terytorium obejmuje obszar użytkowania pojazdu. „Art. 9. Pojazdy kolejowe wpisane do krajowego rejestru pojazdów kolejowych uznaje się za pojazdy kolejowe wpisane do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR).” „Art. 15. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem: 1) art. 1 pkt 5 lit. c i d, pkt 6 lit. b tiret czwarte i piąte, pkt 13 w zakresie art. 16 ust. 2 pkt 1 lit. f, pkt 30 lit. a tiret pierwsze i trzecie, lit. b tiret pierwsze i lit. c, pkt 38, 53, 54 i 71 lit. c, art. 3 ust. 6 oraz art. 9, które wchodzi w życie z dniem 16 czerwca 2021 r.; 2) art. 1 pkt 6 lit. a tiret piąte, pkt 9 lit. a, pkt 41, pkt 70, art. 3 ust. 4 oraz art. 8, które wchodzi w życie z dniem 16 czerwca 2022 r.	
	6.Dysponent bezzwłocznie zawiadamia państwo członkowskie, w którym pojazd został zarejestrowany, o wszelkich zmianach danych wprowadzonych do rejestru pojazdów, o	TAK	Art. 25gb ust. 3 utk (Art. 1	„3. Dysponent niezwłocznie zawiadamia Prezesa UTK o wszelkich	

	zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużaniu jego rejestracji.		pkt 54 projektu)	zmianach danych w odniesieniu do zarejestrowanych przez niego w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), w tym o wycofaniu pojazdu z eksploatacji lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji. .”	
	7.W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji po raz pierwszy w państwie trzecim, a następnie użytkowanych w państwie członkowskim, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu, w tym przynajmniej danych dotyczących dysponenta danego pojazdu, jednostki odpowiedzialnej za jego utrzymanie oraz ograniczeń sposobu użytkowania pojazdu, poprzez rejestr pojazdów, lub zapewnia bezzwłocznie dostęp w inny sposób w łatwo czytelnym formacie oraz zgodnie z tymi samymi niedyskryminacyjnymi zasadami, które mają zastosowanie do podobnych danych z rejestru pojazdów.	TAK	Art. 25gb ust. 4 (Art. 1 pkt 54 projektu)	„4. W przypadku pojazdów kolejowych wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a następnie eksploatowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Prezes UTK zapewnia temu państwu członkowskiemu możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu, w tym danych dotyczących dysponenta danego pojazdu, podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz ograniczeń sposobu użytkowania pojazdu.”	
Art. 48	Europejski rejestr dopuszczonych typów pojazdów 1.Agencja tworzy i prowadzi rejestr zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu wydanych zgodnie z art. 24. Rejestr ten: a) jest publiczny i dostępny drogą elektroniczną; b) jest zgodny ze wspólnymi specyfikacjami, o których mowa w ust. 2; c) jest połączony z odpowiednimi rejestrami pojazdów.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	
	2.Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje rejestru typów pojazdów, dla których udzielono zezwolenia, dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji i zasad wprowadzania danych i uzyskiwania wglądu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	3.Rejestr ten zawiera co najmniej następujące elementy w odniesieniu do każdego typu pojazdu: a) właściwości techniczne – w tym te związane z dostępnością dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej – typu pojazdu, określone w odpowiednich TSI; b) nazwę producenta; c) dane dotyczące zezwoleń związanych z obszarem użytkowania danego typu pojazdu, w tym wszelkich ograniczeń lub cofnięć.	NIE		Przepis skierowany do KE.	

Art. 49	Rejestr infrastruktury 1.Każde państwo członkowskie zapewnia publikowanie rejestru infrastruktury zawierającego wartości parametrów sieciowych każdego podsystemu lub części danego podsystemu określone w odpowiedniej TSI.	NIE	Art. 25g ust. 1 utk	„1. Prezes UTK prowadzi krajowy rejestr infrastruktury (RINF) w postaci elektronicznej, zgodnie z przepisami wydanymi przez Komisję Europejską dotyczącymi wspólnej specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej.”	
	2.Wartości parametrów zapisane w rejestrze infrastruktury wykorzystuje się w połączeniu z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu w celu sprawdzenia technicznej zgodności między pojazdem a siecią.	TAK	Art. 25g ust. 2a utk (Art. 1 pkt 52 lit. a projektu)	„2a. Wartości parametrów zapisane w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) wykorzystuje się w połączeniu z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu w celu sprawdzenia zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową.”	
	3.Rejestr infrastruktury może określać warunki korzystania ze stałych urządzeń oraz inne ograniczenia.	TAK	Art. 25g ust. 2b (Art. 1 pkt 52 lit. a projektu)	„2b. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF) może określać warunki i ograniczenia korzystania z infrastruktury kolejowej w nim zawartej.”	
	4.Każde państwo członkowskie zapewnia aktualizację rejestru infrastruktury zgodnie z ust. 5.	NIE	Art. 25g ust. 4 pkt 2 utk	„4.Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 2)spół sposob prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury (RINF), w tym: a)spół sposob wprowadzania danych rejestrowych, zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z krajowego rejestru infrastruktury (RINF), b)częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF);”	
	5.Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje rejestru infrastruktury dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.	NIE		Przepis skierowany do KE.	

Art. 50	Wykonywanie przekazanych uprawnień 1.Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	2.Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 15 czerwca 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	3.Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	4.Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.	NIE		Przepis skierowany do PE i Rady.	
	5.Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	NIE		Przepis skierowany do KE.	
	6.Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	NIE		Przepis skierowany do KE, PE i Rady.	
Art. 51	Procedura komitetowa 1.Komisja jest wspierana przez Komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE (1). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	NIE		Przepis adresowany do KE i Komitetu, o którym mowa w art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE.	
	2.W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	NIE		Przepis adresowany do KE i Komitetu, o którym mowa w art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE.	
	3.W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	NIE		Przepis adresowany do KE i Komitetu, o którym mowa w art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE.	

Art. 52	Uzasadnienie Decyzja podjęta na mocy niniejszej dyrektywy dotycząca oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności lub kontroli podsystemów tworzących system kolei Unii lub decyzja podjęta na podstawie art. 7, 12 i 17 szczegółowo określa przyczyny, na których się opiera. Strona zainteresowana zostaje o niej powiadomiona jak najszybciej, wraz ze wskazaniem środków zaradczych dostępnych na mocy obowiązującego ustawodawstwa w zainteresowanym państwie członkowskim oraz terminów obowiązujących w odniesieniu do stosowania powyższych środków zaradczych.	NIE	Art. 127 – 140 KPA	„Art. 127 § 1. Od decyzji wydanej w pierwszej instancji służy stronie odwołanie tylko do jednej instancji. § 2. Właściwy do rozpatrzenia odwołania jest organ administracji publicznej wyższego stopnia, chyba że ustawa przewiduje inny organ odwoławczy. § 3. Od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy; do wniosku tego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań od decyzji. Art. 127a § 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. § 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Art. 128 Odwołanie nie wymaga szczegółowego uzasadnienia. Wystarczy, jeżeli z odwołania wynika, że strona nie jest zadowolona z	
---------------------------	--	-------------------	-------------------------------	--	--

				wydanej decyzji. Przepisy szczególne mogą ustalać inne wymogi co do treści odwołania. Art. 129 § 1. Odwołanie wnosi się do właściwego organu odwoławczego za pośrednictwem organu, który wydał decyzję. § 2. Odwołanie wnosi się w terminie czternastu dni od dnia doręczenia decyzji stronie, a gdy decyzja została ogłoszona ustnie - od dnia jej ogłoszenia stronie. § 3. Przepisy szczególne mogą przewidywać inne terminy do wniesienia odwołania. Art. 130 § 1. Przed upływem terminu do wniesienia odwołania decyzja nie ulega wykonaniu. § 2. Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji. § 3. Przepisów § 1 i 2 nie stosuje się w przypadkach, gdy: 1) decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności (art. 108); 2) decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu z mocy ustawy. § 4. Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia	
--	--	--	--	--	--

				odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania. Art. 131 O wniesieniu odwołania organ administracji publicznej, który wydał decyzję, zawiadomi strony. Art. 132 § 1. Jeżeli odwołanie wniosły wszystkie strony, a organ administracji publicznej, który wydał decyzję, uzna, że to odwołanie zasługuje w całości na uwzględnienie, może wydać nową decyzję, w której uchyli lub zmieni zaskarżoną decyzję. § 2. Przepis § 1 stosuje się także w przypadku, gdy odwołanie wniosła jedna ze stron, a pozostałe strony wyraziły zgodę na uchylenie lub zmianę decyzji zgodnie z żądaniem odwołania. § 3. Od nowej decyzji służy stronom odwołanie. Art. 133 Organ administracji publicznej, który wydał decyzję, obowiązany jest przesłać odwołanie wraz z aktami sprawy organowi odwoławczemu w terminie siedmiu dni od dnia, w którym otrzymał odwołanie, jeżeli w tym terminie nie wydał nowej decyzji w myśl art. 132. Art. 134 Organ odwoławczy stwierdza w drodze postanowienia niedopuszczalność odwołania oraz	
--	--	--	--	---	--

				uchybiecie terminu do wniesienia odwołania. Postanowienie w tej sprawie jest ostateczne. Art. 135 Organ odwoławczy może w uzasadnionych przypadkach wstrzymać natychmiastowe wykonanie decyzji. Art. 136 § 1. Organ odwoławczy może przeprowadzić na żądanie strony lub z urzędu dodatkowe postępowanie w celu uzupełnienia dowodów i materiałów w sprawie albo zlecić przeprowadzenie tego postępowania organowi, który wydał decyzję. § 2. Jeżeli decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Jeżeli przyczyni się to do przyspieszenia postępowania, organ odwoławczy może zlecić przeprowadzenie określonych czynności postępowania wyjaśniającego organowi, który wydał decyzję. § 3. Przepis § 2 stosuje się także w przypadku, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania	
--	--	--	--	---	--

				wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. § 4. Przepisów § 2 i 3 nie stosuje się, jeżeli przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy byłoby nadmiernie utrudnione. Art. 137. Strona może cofnąć odwołanie przed wydaniem decyzji przez organ odwoławczy. Organ odwoławczy nie uwzględni jednak cofnięcia odwołania, jeżeli prowadziło to do utrzymania w mocy decyzji naruszającej prawo lub interes społeczny. Art. 138§ 1. Organ odwoławczy wydaje decyzję, w której: 1) utrzymuje w mocy zaskarżoną decyzję albo 2) uchyla zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzeka co do istoty sprawy albo uchylając tę decyzję - umarza postępowanie pierwszej instancji w całości albo w części, albo	
--	--	--	--	---	--

				3) umarza postępowanie odwoławcze. § 2. Organ odwoławczy może uchylić zaskarżoną decyzję w całości i przekazać sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji, gdy decyzja ta została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie. Przekazując sprawę, organ ten powinien wskazać, jakie okoliczności należy wziąć pod uwagę przy ponownym rozpatrzeniu sprawy. § 2a. Jeżeli organ pierwszej instancji dokonał w zaskarżonej decyzji błędnej wykładni przepisów prawa, które mogą znaleźć zastosowanie w sprawie, w decyzji, o której mowa w § 2, organ odwoławczy określa także wytyczne w zakresie wykładni tych przepisów. § 2b. Przepisu § 2 nie stosuje się w przypadkach, o których mowa w art. 136 § 2 lub 3. Organ odwoławczy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy wydaje decyzję, o której mowa w § 1 albo 4. § 4. Jeżeli przepisy przewidują wydanie decyzji na blankiecie urzędowym, w tym za pomocą środków komunikacji elektronicznej, a istnieją podstawy do zmiany zaskarżonej decyzji, organ	
--	--	--	--	--	--

				odwoławczy uchyla decyzję i zobowiązuje organ pierwszej instancji do wydania decyzji o określonej treści. Art. 139 Organ odwoławczy nie może wydać decyzji na niekorzyść strony odwołującej się, chyba że zaskarżona decyzja rażąco narusza prawo lub rażąco narusza interes społeczny. Art. 140 W sprawach nieuregulowanych w art. 136-139 w postępowaniu przed organami odwoławczymi mają odpowiednie zastosowanie przepisy o postępowaniu przed organami pierwszej instancji. Art. 141 § 1. Na wydane w toku postępowania postanowienia służy stronie zażalenie, gdy kodeks tak stanowi. § 2. Zażalenia wnosi się w terminie siedmiu dni od dnia doręczenia postanowienia stronie, a gdy postanowienie zostało ogłoszone ustnie - od dnia jego ogłoszenia stronie. Art. 142 Postanowienie, na które nie służy zażalenie, strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji. Art. 143 Wniesienie zażalenia nie wstrzymuje wykonania postanowienia, jednakże organ administracji publicznej, który wydał postanowienie, może wstrzymać jego wykonanie, gdy uzna to za uzasadnione.	
--	--	--	--	---	--

				Art. 144 W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale do zażaleń mają odpowiednie zastosowanie przepisy dotyczące odwołań. Art. 145 § 1. W sprawie zakończonej decyzją ostateczną wznawia się postępowanie, jeżeli: 1) dowody, na których podstawie ustalono istotne dla sprawy okoliczności faktyczne, okazały się fałszywe; 2) decyzja wydana została w wyniku przestępstwa; 3) decyzja wydana została przez pracownika lub organ administracji publicznej, który podlega wyłączeniu stosownie do art. 24, 25 i 27; 4) strona bez własnej winy nie brała udziału w postępowaniu; 5) wyjdą na jaw istotne dla sprawy nowe okoliczności faktyczne lub nowe dowody istniejące w dniu wydania decyzji, nieznane organowi, który wydał decyzję; 6) decyzja wydana została bez uzyskania wymaganego prawem stanowiska innego organu;	
--	--	--	--	---	--

				7) zagadnienie wstępne zostało rozstrzygnięte przez właściwy organ lub sąd odmiennie od oceny przyjętej przy wydaniu decyzji (art. 100 § 2); 8) decyzja została wydana w oparciu o inną decyzję lub orzeczenie sądu, które zostało następnie uchylone lub zmienione. § 2. Z przyczyn określonych w § 1 pkt 1 i 2 postępowanie może być wznowione również przed stwierdzeniem sfalszowania dowodu lub popełnienia przestępstwa orzeczeniem sądu lub innego organu, jeżeli sfalszowanie dowodu lub popełnienie przestępstwa jest oczywiste, a wznowienie postępowania jest niezbędne dla uniknięcia niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego albo poważnej szkody dla interesu społecznego. § 3. Z przyczyn określonych w § 1 pkt 1 i 2 można wznowić postępowanie także w przypadku, gdy postępowanie przed sądem lub innym organem nie może być wszczęte na skutek upływu czasu lub z innych przyczyn określonych w przepisach prawa. Art. 145a § 1. Można żądać wznowienia postępowania również w przypadku, gdy Trybunał Konstytucyjny orzekł o niezgodności aktu normatywnego z Konstytucją, umową międzynarodową lub z ustawą,	
--	--	--	--	--	--

				na podstawie którego została wydana decyzja. § 2. W sytuacji określonej w § 1 skargę o wznowienie wnosi się w terminie jednego miesiąca od dnia wejścia w życie orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego. Art. 145b § 1. Można żądać wznowienia postępowania również w przypadku, gdy zostało wydane orzeczenie sądu stwierdzające naruszenie zasady równego traktowania, zgodnie z ustawą z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania (Dz.U. z 2016 r. poz. 1219), jeżeli naruszenie tej zasady miało wpływ na rozstrzygnięcie sprawy zakończonej decyzją ostateczną. § 2. W sytuacji określonej w § 1 skargę o wznowienie wnosi się w terminie jednego miesiąca od dnia uprawomocnienia się orzeczenia sądu. Art. 146 § 1. Uchylenie decyzji z przyczyn określonych w art. 145 § 1 pkt 1 i 2 nie może nastąpić, jeżeli od dnia doręczenia lub ogłoszenia decyzji upłynęło dziesięć lat, zaś z przyczyn określonych w art. 145 § 1 pkt 3-8 oraz w art. 145a i art. 145b, jeżeli od dnia doręczenia lub ogłoszenia decyzji upłynęło pięć lat.	
--	--	--	--	---	--

				§ 2. Nie uchyla się decyzji także w przypadku, jeżeli w wyniku wznowienia postępowania mogłaby zapaść wyłącznie decyzja odpowiadająca w swej istocie decyzji dotychczasowej. Art. 147 [Postępowanie z urzędu i na wniosek] Wznowienie postępowania następuje z urzędu lub na żądanie strony. Wznowienie postępowania z przyczyny określonej w art. 145 § 1 pkt 4 oraz w art. 145a i art. 145b następuje tylko na żądanie strony.”	
Art. 53	Sprawozdania i informacje 1.Do dnia 16 czerwca 2018 r. Komisja przedstawia sprawozdanie na temat postępów w przygotowaniach do zwiększonej roli Agencji na mocy niniejszej dyrektywy. Ponadto co trzy lata, a po raz pierwszy trzy lata po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 54, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat postępów na drodze ku interoperacyjności systemu kolei Unii i funkcjonowania Agencji w tym kontekście. Sprawozdanie to zawiera również ocenę wdrażania i użytkowania rejestrów na mocy rozdziału VII i analizę przypadków określonych w art. 7 oraz stosowania rozdziału V, w szczególności ocenę funkcjonowania porozumień o współpracy zawartych między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Na użytek pierwszego sprawozdania po zakończeniu okresu przejściowego Komisja przeprowadza szerokie konsultacje z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i określa program umożliwiający ocenę postępów. Jeżeli będzie to celowe w świetle powyższej analizy, Komisja proponuje środki ustawodawcze obejmujące środki dotyczące przyszłej roli Agencji w zwiększaniu interoperacyjności.	NIE		Przepis adresowany do KE.	
	2. Agencja opracowuje oraz okresowo aktualizuje narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek państwa członkowskiego, Parlamentu Europejskiego lub Komisji, ogólnej charakterystyki poziomu interoperacyjności systemu kolei Unii. Narzędzie to wykorzystuje informacje dostępne w rejestrach przewidzianych w rozdziale VII.	NIE		Przepis adresowany do Agencji.	
Art. 54	Przejściowe zasady użytkowania pojazdów 1.Bez uszczerbku dla ust. 4 niniejszego artykułu pojazdy, które muszą uzyskać zezwolenie między 16 czerwca 2016 r. a 16 czerwca 2019 r., podlegają przepisom zawartym w rozdziale V dyrektywy 2008/57/WE.	NIE		Z powodu upływu czasu wdrożenie przepisu jest niecelowe.	
	2.Zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji wydane zgodnie z ust. 1 i wszelkie inne zezwolenia udzielone przed dniem 16 czerwca 2016 r., w tym zezwolenia wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności przepisów o wzajemnym użytkowaniu	TAK	Art. 5 ust. 1 projektu	„Art. 5. 1. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, zezwolenia na dopuszczenie typu	

	wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym (RIC; Regolamento Internazionale Carrozze) i przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV; Regolamento Internazionale Veicoli), zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich wydano te zezwolenia.		(przepisy przejściowe)	pojazdu kolejowego, dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem i zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.”	
	3. Pojazdy, dla których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z ust. 1 i 2, aby mogły być eksploatowane w sieci lub sieciach nieobjętych jeszcze wydanym dla nich zezwoleniem, uzyskują nowe zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Dopuszczenie do obrotu w tych dodatkowych sieciach następuje zgodnie z art. 21.	TAK	Art. 5 ust. 1 i 2 projektu (przepisy przejściowe)	„Art. 5. 1. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego, dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem i zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane. 2. Pojazdy kolejowe, dla których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, aby mogły być eksploatowane na sieciach kolejowych nieobjętych wydanym dla danego pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwoleniem na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego, muszą uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu obejmujące te sieci kolejowe, zgodnie z art. 23b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.”	

	4.Najpóźniej od dnia 16 czerwca 2019 r. Agencja wykonuje zadania związane z udzielaniem zezwolenia na mocy art. 21 i 24 oraz zadania wymienione w art. 19 w odniesieniu do obszarów użytkowania w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 21 i 24 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2, mogą nadal wydawać zezwolenia zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE do dnia 16 czerwca 2020 r.	NIE		Z powodu upływu czasu wdrożenie przepisu jest niecelowe.	
Art. 55	Inne przepisy przejściowe 1.Załączniki IV, V, VII i IX do dyrektywy 2008/57/WE stosuje się do daty rozpoczęcia stosowania odnośnych aktów wykonawczych, o których mowa w art. 7 ust. 5, art. 9 ust. 4, art. 14 ust. 10 i art. 15 ust. 9 niniejszej dyrektywy.	NIE	-	Z powodu upływu czasu wdrożenie przepisu jest niecelowe. Wskazane w przepisie akty wykonawcze zostały już wydane.	
	2.Dyrektywa 2008/57/WE ma nadal zastosowanie w odniesieniu do projektów dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS, które mają zostać dopuszczone do eksploatacji w okresie między 15 czerwca 2016 r. a 16 czerwca 2019 r.	TAK	Art. 8 projektu	„Art. 8. Świadczenia sprawności technicznej wydane przed dniem 16 czerwca 2022 r. zachowują ważność na warunkach, na jakich zostały wydane.”	
	3.Projekty, w których etap procedur przetargowych lub zawierania umów zakończył się przed dniem 16 czerwca 2019 r., nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19.	TAK	Art. 8 projektu (przepisy przejściowe)	„Art. 8. Świadczenia sprawności technicznej wydane przed dniem 16 czerwca 2022 r. zachowują ważność na warunkach, na jakich zostały wydane.”	
	4.Do dnia 16 czerwca 2031 r. warianty zawarte w umowach, które zostały podpisane przed dniem 15 czerwca 2016 r., nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19, nawet jeżeli są one wykonywane po dniu 15 czerwca 2016 r.	TAK			
	5.Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji urządzeń przytorowych ERTMS, które nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19, krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją w celu zapewnienia, aby rozwiązania techniczne były w pełni interoperacyjne, zgodnie z art. 30 ust. 3 i art. 31 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796.	TAK			
Art. 56	Zalecenia i opinie Agencji Zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/796 Agencja przekazuje zalecenia i opinie do celów stosowania niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach te zalecenia i opinie są uwzględniane przy opracowywaniu aktów wykonawczych na mocy niniejszej dyrektywy.	NIE		Przepis skierowany do Agencji.	
Art. 57	1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1 i 2, art. 7 ust. 1–4 i ust. 6, art. 8, art. 9 ust. 1, art. 10 ust. 5, art. 11 ust. 1, 3 i 4, art. 12, 13 i 14, art. 15 ust. 1–8, art. 16 i 18, art. 19 ust. 3, art. 21–39, art. 40 ust. 2, art. 41, 42, 44, 45 i 46, art. 47 ust. 1, 3, 4 i 7, art. 49 ust. 1–4, art. 54 i załączniki I, II, III i IV do dnia 16 czerwca 2019 r. Niezwłocznie przekazują	NIE		Przepisy dotyczące transpozycji – nie podlegają wdrożeniu.	

	Komisji teksty tych przepisów. 2. Państwa członkowskie mogą przedłużyć okres transpozycji, o którym mowa w ust. 1, o rok. W tym celu do dnia 16 grudnia 2018 r. państwa członkowskie, które nie wprowadzą w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych w okresie transpozycji, o którym mowa w ust. 1, powiadamiają o tym Agencję i Komisję oraz podają uzasadnienie takiego przedłużenia. 3. Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektyw uchylonych niniejszą dyrektywą odczytuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określone są przez państwa członkowskie. 4. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. 5. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania art. 13, art. 14 ust. 1–8, 11 i 12, art. 15 ust. 1–9, art. 15 ust. 11 i 12, art. 16 ust. 1, art. 19–26, art. 45, 46 i 47, art. 49 ust. 1–4 i art. 54 niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypryjskiej i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei. Niemniej jednak w momencie, gdy podmiot publiczny lub prywatny złoży oficjalny wniosek o pozwolenie na budowę linii kolejowej w celu jej eksploatacji przez jedno lub więcej przedsiębiorstw kolejowych, zainteresowane państwo członkowskie wprowadza prawodawstwo wdrażające artykuły wymienione w akapicie pierwszym w terminie dwu lat od otrzymania wniosku.				
Art. 58	Dyrektywa 2008/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku V część A traci moc od dnia 16 czerwca 2020 r., bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku V część B. Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku VI.	NIE		Przepisy dotyczące uchylenia poprzedniej dyrektywy – nie podlegają wdrożeniu.	
Art. 59	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	NIE		Przepisy dotyczące wejścia w życie – nie podlegają wdrożeniu.	

Art. 60	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	NIE		Przepisy wskazujące adresatów dyrektywy – nie podlegają wdrożeniu.	
Załącznik I	ELEMENTY SYSTEMU KOLEI UNII 1. Sieć Na użytek niniejszej dyrektywy sieć Unii obejmuje następujące elementy: a) specjalnie wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h; b) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h; c) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana w każdym przypadku. Ta kategoria obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywni itp., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną; d) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego; e) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego); f) konwencjonalne linie przewidziane na potrzeby przewozów towarowych; g) pasażerskie węzły przesiadkowe; h) towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi; i) linie łączące powyższe elementy. Sieć ta obejmuje systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji; urządzenia techniczne do przetwarzania danych i telekomunikacji przeznaczone dla dalekobieżnych przewozów pasażerskich i towarowych na sieci, w celu zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci kolejowej i efektywnego zarządzania ruchem. 2. Pojazdy Na użytek niniejszej dyrektywy unijne pojazdy obejmują wszystkie pojazdy, co do których jest możliwe, iż będą się one poruszać na całej lub na części sieci Unii: — lokomotywy i tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczne oraz wagony pasażerskie, — wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych, — pojazdy specjalne, takie jak maszyny torowe. Wykaz tych pojazdów obejmuje pojazdy specjalnie zaprojektowane do eksploatacji na różnych rodzajach linii dużych prędkości opisanych w pkt 1.	TAK	Załącznik nr 1a do utk	Załącznik nr 1a ELEMENTY SYSTEMU KOLEI UNII 1. Sieć kolejowa obejmuje: 1) nowo wybudowane linie kolejowe dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h; 2) zmodernizowane linie kolejowe dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h; 3) zmodernizowane linie kolejowe dużych prędkości posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do powyższych ograniczeń, w tym linie kolejowe łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie kolejowe przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywni, z których korzystają pojazdy kolei dużych prędkości poruszające się z prędkością konwencjonalną; 4) konwencjonalne linie	

				kolejowe przeznaczone dla ruchu pasażerskiego; 5) konwencjonalne linie kolejowe przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego); 6) konwencjonalne linie kolejowe przeznaczone na potrzeby przewozów towarowych; 7) pasażerskie węzły przesiadkowe; 8) towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi; 9) linie kolejowe łączące elementy, o których mowa w pkt 1-8. W celu zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci kolejowej i efektywnego zarządzania ruchem sieć kolejowa obejmuje również systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji: urządzenia techniczne do przetwarzania danych i telekomunikacji przeznaczone dla dalekobieżnych przewozów pasażerskich i towarowych na sieci. 2. Pojazdy kolejowe Pojazdy kolejowe obejmują wszystkie pojazdy, w tym pojazdy specjalnie zaprojektowane do eksploatacji na liniach kolejowych wymienionych w ust. 1 pkt 1-3co do których jest możliwe, iż będą się one poruszać na	
--	--	--	--	---	--

				całej lub na części sieci kolejowej Unii: 1) pojazdy kolejowe z napędem i wagony pasażerskie, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczną, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczną oraz wagony pasażerskie, 2) wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych, 3) pojazdy specjalne, takie jak maszyny torowe.	
Załącznik 2	PODSYSTEMY 1. Wykaz podsystemów Na użytek niniejszej dyrektywy system stanowiący system kolei Unii można podzielić na następujące podsystemy: a) strukturalne: — infrastruktura, — energia, — sterowanie – urządzenia przytorowe, — sterowanie – urządzenia pokładowe, — tabor; lub b) eksploatacyjne: — ruch kolejowy, — utrzymanie, — aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.	NIE	Art. 25a ust. 2 utk	„2.System kolei Unii dzieli się na podsystemy: 1)strukturalne: a)infrastruktura, b)energia, c)sterowanie – urządzenia przytorowe ,d)sterowanie –urządzenia pokładowe, e)tabor; 2)funkcjonalne: a)ruch kolejowy, b)utrzymanie, c)aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.”	
	2. Opis podsystemów Dla każdego podsystemu lub części podsystemu Agencja w czasie sporządzania projektu odpowiednich TSI proponuje wykaz składników i aspektów dotyczących interoperacyjności. Nie przesądzając o wyborze aspektów i składników odnoszących się do interoperacyjności ani o kolejności, w jakiej podlegać będą one TSI, podsystemy obejmować będą następujące elementy: 2.1. <i>Infrastruktura</i> Tory, rozjazdy, przejazdy, obiekty inżynieryjne (mosty, tunele itd.), elementy stacji związane z koleją (w tym drzwi wejściowe, perony, strefy dostępu, punkty	NIE	Art. 25a ust. 3 utk	„3.Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 2, określają TSI.”	

usługowe, toalety i systemy informacyjne, a także ich funkcje ułatwiające dostęp osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne. 2.2. <i>Energia</i> System elektryfikacji, w tym linie napowietrzne oraz przytorowa część systemu pomiaru zużycia energii elektrycznej i obciążania za nią. 2.3. <i>Sterowanie – urządzenia przytorowe</i> Wszelkie przytorowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci. 2.4. <i>Sterowanie – urządzenia pokładowe</i> Wszelkie pokładowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci. 2.5. <i>Ruch kolejowy</i> Procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym w szczególności przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie ruchu i zarządzanie ruchem. Kwalifikacje zawodowe, jakie mogą być wymagane do realizacji przewozów kolejowych każdego rodzaju. 2.6. <i>Aplikacje telematyczne</i> Zgodnie z załącznikiem I podsystem ten obejmuje dwa elementy: a) aplikacje dla przewozów pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu; b) aplikacje dla przewozów towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących. 2.7. <i>Tabor</i> Elementy konstrukcyjne, systemy sterowania dla wszelkiego wyposażenia pociągów, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i urządzenia do przetwarzania energii, pokładowe urządzenia do pomiaru zużycia energii elektrycznej i obciążania za nią, urządzenia hamujące, sprzęgi i urządzenia biegowe (wózki, osie itd.) oraz zawieszenia, drzwi, interfejsy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem funkcji ułatwiających dostęp dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej), pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie na potrzeby zdrowotne pasażerów i personelu pokładowego. 2.8. <i>Utrzymanie</i> Procedury, urządzenia towarzyszące, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korekcyjne i profilaktyczne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii oraz wymaganej wydajności.			
---	--	--	--

Załącznik 3	ZASADNICZE WYMAGANIA 1. Wymagania ogólne 1.1. <i>Bezpieczeństwo</i> 1.1.1. Projektowanie, budowa lub montaż, utrzymywanie i monitorowanie składników kluczowych dla bezpieczeństwa, a zwłaszcza składników dotyczących ruchu pociągów, muszą gwarantować bezpieczeństwo na poziomie odpowiadającym celom określonym dla sieci, w tym w szczególnie trudnych warunkach. 1.1.2. Parametry dotyczące styku koło/szyna muszą spełniać wymogi w zakresie stabilności wymagane celem zagwarantowania bezpiecznego przejazdu przy maksymalnej dozwolonej prędkości. Parametry układu hamulcowego muszą gwarantować, że możliwe jest zatrzymanie pociągu na danej drodze hamowania przy maksymalnej dozwolonej prędkości. 1.1.3. Stosowane składniki muszą być odporne na wszelkie normalne i nadzwyczajne obciążenia, jakie zostały określone w okresie ich użytkowania. Wpływ wszelkich przypadkowych awarii na bezpieczeństwo musi zostać ograniczony przy użyciu właściwych środków. 1.1.4. Projekt instalacji stałych i taboru oraz wybór użytych materiałów muszą być skoncentrowane na ograniczeniu wywoływania, rozprzestrzeniania oraz skutków ognia i dymu w przypadku pożaru. 1.1.5. Wszelkie urządzenia przeznaczone do obsługi przez użytkowników muszą być tak zaprojektowane, aby nie szkodzić bezpiecznemu funkcjonowaniu urządzeń lub zdrowiu bądź bezpieczeństwu użytkowników przy ich przewidywanym użyciu, jednakże nie w sposób niezgodny z zamieszczonymi na nich instrukcjami. 1.2. <i>Niezawodność i dostępność</i> Monitorowanie i konserwacja nieruchomości i ruchomych elementów uczestniczących w ruchu pociągów muszą być zorganizowane, przeprowadzane i określane ilościowo w taki sposób, aby utrzymać ich funkcjonowanie w zamierzonych warunkach. 1.3. <i>Zdrowie</i> 1.3.1. W pociągach oraz infrastrukturze kolejowej nie wolno używać materiałów mogących, z powodu sposobu ich użycia, stanowić zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp. 1.3.2. Materiały takie muszą być wybierane, stosowane i używane tak, aby ograniczać emisję szkodliwych lub groźnych spalin lub gazów, w szczególności w przypadku pożaru. 1.4. <i>Ochrona środowiska naturalnego</i> 1.4.1. Wpływ, jaki na środowisko ma utworzenie i funkcjonowanie systemu kolei, musi zostać oceniony i uwzględniony na etapie projektowania systemu zgodnie z obowiązującym prawem Unii. 1.4.2. Materiały wykorzystywane w pociągach i infrastrukturze muszą uniemożliwiać emisję spalin lub gazów, które są szkodliwe lub groźne dla środowiska, w szczególności w	TAK	Art. 4 pkt 32 utk (Art. 1 pkt 5 lit. q projektu) Zmiana rozporządzenia a wydanego na podstawie art. 25ta ust. 1.	„32) zasadnicze wymagania systemu kolei – wymagania określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, których wypełnienie wymagane jest w celu zapewnienia interoperacyjności;” Nowy załącznik nr 2 do rozporządzenia zgodny z niniejszym załącznikiem do dyrektywy.	
---------------------------	--	-------------------	--	---	--

przypadku pożaru. 1.4.3. Tabor oraz systemy dostaw energii muszą być zaprojektowane i wykonane w sposób gwarantujący ich zgodność elektromagnetyczną z instalacjami, urządzeniami i sieciami publicznymi lub prywatnymi, z którymi mogą się wzajemnie zakłócać. 1.4.4. Projekt i działanie systemu kolei nie mogą powodować wytwarzania przez system kolei niedopuszczalnego poziomu hałasu: — w obszarach sąsiadujących z infrastrukturą, w rozumieniu definicji zawartej w art. 3 pkt 3) dyrektywy 2012/34/UE, oraz — w kabinie maszynisty. 1.4.5. Funkcjonowanie systemu kolei nie może powodować osiągnięcia niedopuszczalnego poziomu drgania gruntu w odniesieniu do działań i obszarów położonych w pobliżu infrastruktury i będących w normalnym stanie utrzymania 1.5. <i>Zgodność techniczna</i> Parametry techniczne infrastruktury oraz stałych urządzeń muszą być zgodne wzajemnie oraz z pociągami kursującymi po tym systemie kolei. Wymóg ten obejmuje bezpieczną integrację podsystemów pojazdu z infrastrukturą. W przypadku trudności w osiągnięciu zgodności tych parametrów na niektórych odcinkach sieci mogą zostać wprowadzone rozwiązania tymczasowe zapewniające ich przyszłą zgodność. 1.6. <i>Dostępność</i> 1.6.1. Podsystemy „infrastruktura” i „tabor” muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, aby zapewnić dostęp na równych warunkach z innymi poprzez wyeliminowanie lub usunięcie barier i inne stosowne środki. Obejmuje to projektowanie, budowę, odnowienie, modernizację, utrzymanie i eksploatację odpowiednich części podsystemu, do których ogół społeczeństwa ma dostęp. 1.6.2. Podsystemy „eksploatacja” i „aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” muszą mieć funkcje niezbędne, aby ułatwić dostęp osobom niepełnosprawnym i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, aby zapewnić dostęp na równych warunkach z innymi poprzez wyeliminowanie lub usunięcie barier i inne stosowne środki. 2. Szczególne wymagania dla każdego z podsystemów 2.1. <i>Infrastruktura</i> 2.1.1. Bezpieczeństwo Należy podjąć odpowiednie kroki celem zapobieżenia dostępowi lub niepożądanym włamaniom do instalacji. Należy podjąć kroki w celu ograniczenia zagrożenia dla osób narażonych, w szczególności w chwili przejazdu pociągu przez stację. Infrastruktura ogólnie dostępna musi być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie ryzyko związane z bezpieczeństwem ludzi (stabilność, pożar, dostęp, ewakuacja, perony itd.). Należy ustanowić właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach i na wiaduktach. 2.1.2. Dostępność Podsystemy infrastruktury, do których ogół społeczeństwa ma dostęp, muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, zgodnie z pkt 1.6. 2.2. <i>Energia</i>				
---	--	--	--	--

	2.2.1. Bezpieczeństwo Funkcjonowanie systemów dostaw energii nie może szkodzić bezpieczeństwu pociągów lub ludzi (użytkowników, obsługi, osób mieszkających w pobliżu torowiska oraz osób trzecich). 2.2.2. Ochrona środowiska naturalnego Funkcjonowanie systemów dostaw energii elektrycznej i ciepłej nie może szkodzić środowisku naturalnemu ponad określone limity. 2.2.3. Zgodność techniczna Systemy dostaw energii elektrycznej/ciepłej muszą: — umożliwiać osiągnięcie przez pociągi określonego stopnia wydajności, — w przypadku systemu dostaw energii elektrycznej być zgodne z urządzeniami zamontowanymi w pociągach 2.3. <i>Sterowanie – urządzenia pokładowe</i> 2.3.1. Bezpieczeństwo Instalacje oraz procedury wykorzystywane w zakresie sterowania muszą umożliwiać przejazd pociągów na poziomie bezpieczeństwa odpowiadającym założeniom określonym dla sieci. Systemy sterowania muszą w sposób ciągły zapewniać bezpieczny przejazd pociągów posiadających zezwolenie na jazdę również w przypadkach awarii. 2.3.2. Zgodność techniczna Wszelka nowa infrastruktura oraz nowy tabor wyprodukowany lub zaprojektowany po przyjęciu zgodnych systemów sterowania muszą być dostosowane do korzystania z tych systemów. Urządzenia w zakresie sterowania zainstalowane w kabinie maszynisty muszą umożliwiać normalne funkcjonowanie, w szczególnych warunkach, w całym systemie kolei. 2.4. <i>Tabor</i> 2.4.1. Bezpieczeństwo Struktura taboru i połączeń między pojazdami muszą być zaprojektowane tak, aby chronić pasażerów i kabiny maszynistów w przypadku kolizji lub wykolejenia. Urządzenia elektryczne nie mogą szkodzić bezpieczeństwu i funkcjonowaniu instalacji sterowania. Techniki hamowania oraz wywierany nacisk muszą być zgodne z projektem toru, obiektów inżynierskich oraz systemów sygnalizacji. Należy podjąć kroki celem uniemożliwienia dostępu do elementów pod napięciem, tak aby nie narażać bezpieczeństwa ludzi. W przypadku niebezpieczeństwa urządzenia muszą umożliwiać pasażerom poinformowanie o nim maszynisty, a obsłudze towarzyszącej – kontakt z nimi. Zapewnione musi być bezpieczeństwo pasażerów wsiadających do pociągów i z nich wysiadających. Drzwi zewnętrzne muszą być wyposażone w system otwierania i zamykania gwarantujący bezpieczeństwo pasażerów. Pociąg musi posiadać oznaczone wyjścia bezpieczeństwa. Należy stworzyć właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach. Na pokładzie pociągów obowiązkowy jest system oświetlenia awaryjnego o wystarczającym natężeniu i czasie funkcjonowania. Pociągi muszą być wyposażone w system komunikacji publicznej stanowiący środek informowania pasażerów przez personel pokładowy. Pasażerowie muszą zarówno na stacjach kolejowych, jak i w pociągach otrzymywać zrozumiałe i wyczerpujące informacje na temat przepisów mających do nich zastosowanie. 2.4.2. Niezawodność i dostępność Istotne urządzenia, urządzenia biegowe, trakcyjne i			
--	--	--	--	--

	hamujące, a także system sterowania muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby umożliwić dalszy bieg pociągu, szczególnie w sytuacjach awarii, bez negatywnych skutków dla urządzeń działających sprawnie. 2.4.3. Zgodność techniczna Urządzenia elektryczne muszą wykazywać zgodność z funkcjonowaniem instalacji sterowania. 2.4.4. Urządzenia nadzoru Pociągi muszą być wyposażone w urządzenia zapisujące dane. Dane zbierane przez te urządzenia i przetwarzanie informacji muszą być zharmonizowane. 2.4.5. Dostępność Podsystemy taboru, do których ogół społeczeństwa ma dostęp, muszą być dostępne dla osób z niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, zgodnie z pkt 1.6. 2.5. <i>Utrzymanie</i> 2.5.1. Zdrowie i bezpieczeństwo Instalacje techniczne oraz procedury używane w centrach muszą zapewniać bezpieczne funkcjonowanie podsystemu i nie stanowić zagrożenia dla zdrowia lub bezpieczeństwa. 2.5.2. Ochrona środowiska naturalnego Instalacje techniczne oraz procedury używane w centrach utrzymania nie mogą wykraczać poza dopuszczalne poziomy uciążliwości w odniesieniu do otaczającego środowiska. 2.5.3. Zgodność techniczna Instalacje związane z utrzymaniem taboru muszą zapewniać funkcjonowanie gwarantujące obsłudze bezpieczeństwo, zdrowie i łatwość obsługi całego taboru, na potrzeby którego zostały zaprojektowane. 2.6. <i>Ruch kolejowy</i> 2.6.1. Bezpieczeństwo Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów oraz personelu pokładowego i personelu kontrolnych musi zapewniać bezpieczne funkcjonowanie sieci, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług transgranicznych i krajowych. Działania i przerwy związane z utrzymaniem, wyszkolenie i kwalifikacje personelu odpowiedzialnego za utrzymanie i centrum kontrolnego oraz system zapewnienia jakości stworzony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i utrzymania muszą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa. 2.6.2. Niezawodność i dostępność Działania podczas prac i okresy pomiędzy pracami związanymi z utrzymaniem, wyszkolenie i kwalifikacje personelu odpowiedzialnego za utrzymanie i obsługującego centrum kontrolne oraz system zapewnienia jakości stworzony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i utrzymania muszą gwarantować wysoki poziom niezawodności i dostępności systemu. 2.6.3. Zgodność techniczna Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów oraz personelu pokładowego i personelu zarządzającego ruchem musi zapewniać wydajność eksploatacyjną systemu kolei, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług transgranicznych i krajowych. 2.6.4. Dostępność Konieczne jest podjęcie odpowiednich kroków zapewniających niezbędne funkcje wymagane, by zapewnić dostęp dla osób niepełnosprawnych i osób o			
--	--	--	--	--

	ograniczonej sprawności ruchowej. 2.7. <i>Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych</i> 2.7.1. Zgodność techniczna Zasadnicze wymagania dla aplikacji telematycznych gwarantują minimalny poziom jakości usług dla pasażerów i przewoźników towarów, w szczególności w zakresie zgodności technicznej. Należy podjąć działania zapewniające: — rozwój baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych w sposób pozwalający na maksymalną wzajemną wymianę danych między różnymi aplikacjami i operatorami, z wyłączeniem poufnych danych handlowych, — łatwy dostęp użytkownika do informacji. 2.7.2. Niezawodność i dostępność Sposoby użytkowania, zarządzania, aktualizacji oraz utrzymania tych baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych muszą zapewniać wydajność tych systemów oraz jakość usług. 2.7.3. Zdrowie Płaszczyzny współpracy między tymi systemami a użytkownikami muszą być zgodne z minimalnymi zasadami ergonomii i ochrony zdrowia. 2.7.4. Bezpieczeństwo Zapewniony zostać musi odpowiedni poziom uczciwości i niezawodności w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa. 2.7.5. Dostępność Konieczne jest podjęcie odpowiednich kroków zapewniających, by aplikacje telematyczne dla podsystemów pasażerskich zawierały odpowiednie funkcje wymagane, by zapewnić dostęp dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.				
--	---	--	--	--	--

Załącznik 4	PROCEDURA WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW 1. ZASADY OGÓLNE „Weryfikacja WE” oznacza procedurę przeprowadzaną przez wnioskodawcę w rozumieniu art. 15 w celu wykazania, że spełnione zostały wymagania odpowiednich przepisów unijnych oraz odpowiednich przepisów krajowych, odnoszące się do podsystemu i że można zezwolić na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji. 2. CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ JEDNOSTKĘ NOTYFIKOWANĄ 2.1. Wprowadzenie Na użytek niniejszej dyrektywy weryfikacja poprzez odniesienie do TSI jest procedurą, w ramach której jednostka notyfikowana sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem jest zgodny z odpowiednimi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI). Nie narusza to zobowiązań wnioskodawcy do stosowania się do innych obowiązujących aktów prawnych Unii oraz do wszelkich weryfikacji dokonywanych przez organy przeprowadzające ocenę, wymaganych na mocy innych przepisów. 2.2. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji 2.2.1. Zasady Na wniosek wnioskodawcy weryfikację można przeprowadzić w odniesieniu do części podsystemu lub można je ograniczyć do określonych etapów procedury weryfikacji. W takich przypadkach wyniki weryfikacji można udokumentować w „pośrednim potwierdzeniu weryfikacji” wydanym przez jednostkę notyfikowaną wybraną przez wnioskodawcę. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji musi zawierać odniesienie do TSI, z którymi zgodność podlegała ocenie. 2.2.2. Części podsystemu Wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla każdej z części, na które postanawia podzielić podsystem. Każdą część sprawdza się na każdym etapie zgodnie z pkt 2.2.3. 2.2.3. Etapy procedury weryfikacji Podsystem lub określone części podsystemu sprawdza się na każdym z następujących etapów: a) całościowy projekt; b) produkcja: budowa, w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej, wytwarzanie, montaż elementów oraz kompleksowa regulacja; c) testy końcowe. Wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla etapu projektu (włącznie z badaniami typu) oraz dla etapu produkcji całego podsystemu lub każdej z części, na które wnioskodawca postanowił go podzielić (zob. pkt 2.2.2). 2.3. Certyfikat weryfikacji 2.3.1. Jednostki notyfikowane odpowiedzialne za weryfikację dokonują oceny projektu, produkcji i testów końcowych podsystemu oraz sporządzają certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy, który z kolei sporządza deklarację weryfikacji WE. Certyfikat weryfikacji musi zawierać odniesienie do TSI, z którymi zgodności podlegała ocenie. Jeżeli zgodność podsystemu ze wszystkimi odpowiednimi TSI nie została sprawdzona (np. w przypadku odstępstwa, częściowego stosowania TSI w odniesieniu do modernizacji lub odnowienia, okresu przejściowego dla TSI lub szczególnego przypadku),	TAK	Art. 25ta ust. 1 i 2 utk (Art. 1 pkt 59 projektu)	art. 25ta otrzymuje brzmienie: „Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei Unii: 1) zasadnicze wymagania systemu kolei; 2) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu; 3) procedury oceny zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, w tym moduły oceny zgodności, oraz wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania, w celu sprawdzenia zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową. 2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się: 1) obowiązujące TSI; 2) konieczność zapewnienia jednostce notyfikowanej wszelkich informacji, które są niezbędne do właściwego przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemu; 3) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pojazdów kolejowych w systemie kolei Unii;
-------------	---	-----	---	--

certyfi­kat weryfikacji zawiera dokładne odniesienie do TSI lub ich części, zgodność z którymi nie została zbadana przez jednostkę notyfikującą podczas procedury weryfikacji. 2.3.2. W przypadku wydania pośrednich potwierdzeń weryfikacji jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację podsystemu uwzględnia te pośrednie potwierdzenia weryfikacji oraz, przed wydaniem certyfikatu weryfikacji: a) weryfikuje, czy pośrednie potwierdzenia weryfikacji prawidłowo obejmują stosowne wymogi TSI; b) sprawdza wszystkie aspekty nieobjęte pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji; oraz c) sprawdza końcowe testy całego podsystemu. 2.3.3. W przypadku modyfikacji podsystemu już objętego certyfikatem weryfikacji jednostka notyfikowana wykonuje tylko te badania i testy, które są istotne i niezbędne, tzn. ocena dotyczy tylko tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmiennymi częściami podsystemu. 2.3.4. Każda jednostka notyfikowana uczestnicząca w weryfikacji podsystemu sporządza dokumentację zgodnie z art. 15 ust. 4, obejmującą zakres jej czynności. 2.4. Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE Dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji weryfikacji WE gromadzi wnioskodawca i musi ona zawierać następujące elementy: a) parametry techniczne związane z projektem, w tym ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki o stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji zgodności, instrukcje obsługi i utrzymania itd., stosowne dla danego podsystemu; b) wykaz wchodzących w skład podsystemu składników interoperacyjności, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. d); c) dokumentację, o których mowa w art. 15 ust. 4, sporządzone przez każdą z jednostek notyfikowanych uczestniczących w weryfikacji podsystemu, które zawierają: — kopie deklaracji weryfikacji WE oraz, w stosownych przypadkach, deklaracji przydatności do stosowania WE sporządzonych dla składników interoperacyjności, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. d), w stosownych przypadkach wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi oraz kopią protokołów z testów i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych, — pośrednie potwierdzenia weryfikacji, o ile są dostępne, które towarzyszą certyfikatu weryfikacji, w tym wyniki weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną ważności tych pośrednich potwierdzeń weryfikacji, — certyfi­kat weryfikacji wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi, kontrasygnowany przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację, stwierdzający zgodność podsystemu z wymogami odpowiednich TSI i wymieniający wszelkie zastrzeżenia odnotowane podczas wykonywania czynności i niecofnięte; do certyfikatu weryfikacji powinny być także dołączone sprawozdania z inspekcji i audytu sporządzone przez tę samą jednostkę w związku z jej zadaniami, zgodnie z pkt 2.5.2 i 2.5.3; d) certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z innymi aktami prawnymi Unii; e) jeżeli zgodnie z art. 18 ust. 4 lit. c) i art. 21 ust.			4) konieczność przeprowadzenia procedur oceny zgodności podsystemów w oparciu o moduły oceny zgodności; 5) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.”;	
--	--	--	---	--

3 lit. c) wymagana jest weryfikacja bezpiecznej integracji, do stosownej dokumentacji technicznej włącza się sprawozdania oceniające dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do oceny ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE (1). 2.5. Nadzór sprawowany przez jednostki notyfikowane 2.5.1. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę produkcji musi mieć stały dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, miejsc składowania oraz, w stosownych przypadkach, do urządzeń służących prefabrykacji i przeprowadzaniu testów, jak też, ogólniej, do wszelkich obiektów, które uzna ona za niezbędne w ramach realizacji swych zadań. Jednostka notyfikowana musi otrzymać od wnioskodawcy wszelkie dokumenty konieczne do tego celu, a w szczególności plany wdrażania oraz dokumentację techniczną dotyczącą danego podsystemu. 2.5.2. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę wdrożenia musi okresowo przeprowadzać audyty w celu potwierdzenia zgodności z odpowiednimi TSI. Musi ona dostarczyć sprawozdanie z audytu podmiotom odpowiedzialnym za wdrażanie. Jej obecność może być wymagana na pewnych etapach budowy. 2.5.3. Ponadto jednostka notyfikowana może składać niezapowiedziane wizyty na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt. Musi ona dostarczyć podmiotom odpowiedzialnym za wdrożenie sprawozdanie z inspekcji oraz — w stosownych przypadkach — sprawozdanie z audytu. 2.5.4. Jednostka notyfikowana musi być zdolna do monitorowania podsystemu, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić — jeżeli wymaga tego odpowiednia TSI — jego przydatność do stosowania w otoczeniu kolejowym, do którego jest on przeznaczony. 2.6. Przedkładanie dokumentacji Wnioskodawca musi przechowywać przez cały okres eksploatacji podsystemu kopię dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE. Kopia ta musi zostać przesłana każdemu państwu członkowskiemu lub Agencji na żądanie. Dokumentację przedkłada się organowi, w którym składany jest wniosek o zezwolenie do eksploatacji przedkłada się organowi, w którym składany jest wniosek o zezwolenie. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencja może zażądać, aby część lub części dokumentów przedkładanych wraz z wnioskiem o zezwolenie została(-y) przetłumaczona(-e) na język tego organu. 2.7. Publikowanie Każda jednostka notyfikowana musi okresowo publikować odpowiednie informacje dotyczące: a) otrzymanych wniosków o weryfikację i pośrednie potwierdzenie weryfikacji; b) wniosków o ocenę zgodności i przydatności składników interoperacyjności do stosowania; c) wydanych pośrednich potwierdzeń weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania; d) wydanych certyfikatów weryfikacji i certyfikatów przydatności do stosowania WE lub przypadków odmowy ich wydania; e) wydanych			
---	--	--	--

certyfikatów weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania. 2.8. Język Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym Unii obowiązującym w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę wnioskodawca, lub w języku urzędowym Unii zaaprobowanym przez wnioskodawcę. 3. CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ JEDNOSTKĘ WYZNACZONĄ 3.1. Wprowadzenie W przypadku gdy mają zastosowanie przepisy krajowe, weryfikacja obejmuje procedurę, w ramach której jednostka wyznaczona na podstawie art. 15 ust. 8 (jednostka wyznaczona) sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem odpowiada przepisom krajowym będącym przedmiotem powiadomienia zgodnie z art. 14, w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, w którym zamierzone jest ubieganie się o zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji. 3.2. Certyfikat weryfikacji Jednostka wyznaczona sporządza certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy. Certyfikat musi zawierać dokładne odesłanie do przepisów krajowych, zgodność z którymi jednostka wyznaczona zbadała w procesie weryfikacji. W przypadku przepisów krajowych dotyczących podsystemów wchodzących w skład pojazdu jednostka wyznaczona dzieli certyfikat na dwie części, z których jedna zawiera odesłanie do przepisów krajowych ściśle dotyczących zgodności technicznej między pojazdem a daną siecią, a druga — do wszystkich pozostałych przepisów krajowych. 3.3. Dokumentacja Dokumentacja sporządzona przez jednostkę wyznaczoną i towarzysząca certyfikatowi weryfikacji w przypadku przepisów krajowych musi zostać włączona do dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, o której mowa w pkt 2.4, i musi zawierać dane techniczne istotne dla oceny zgodności podsystemu z tymi przepisami krajowymi. 3.4. Język Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym Unii obowiązującym w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę wnioskodawca, lub w języku urzędowym Unii zaaprobowanym przez wnioskodawcę. 4. WERYFIKACJA CZĘŚCI PODSYSTEMÓW ZGODNIE Z ART. 15 UST. 7 Jeżeli certyfikat weryfikacji ma być wydany dla niektórych części podsystemu, przepisy niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio do tych części.				
---	--	--	--	--

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ ²⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu UE ³⁾	Konieczność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
Rozdział I	Przepisy ogólne				
Art. 1	Niniejsza dyrektywa ustanawia przepisy, których celem jest zapewnienie rozwoju i doskonalenia bezpieczeństwa systemu kolei Unii oraz poprawienie dostępu do rynku dla usług transportu kolejowego, poprzez: a) harmonizację struktury regulacyjnej w państwach członkowskich; b) określenie odpowiedzialności podmiotów systemu kolei Unii; c) rozwijanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa („CST”) i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa („CSM”), mając na celu stopniową likwidację potrzeby istnienia przepisów krajowych; d) ustalanie zasad wydawania, przedłużania, zmiany i ograniczania lub cofania certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa; e) wymóg ustanowienia dla każdego państwa członkowskiego krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz organu dochodzeniowego badającego wypadki i incydenty; oraz f) określenie wspólnych zasad zarządzania bezpieczeństwem kolei, jego regulacji i nadzoru.	N	-	-	
Art. 2 ust. 1	1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do systemu kolei w państwach członkowskich, który można podzielić na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. Obejmuje ona wymagania bezpieczeństwa dla całości systemu, łącznie z bezpiecznym zarządzaniem infrastrukturą i ruchem pociągów, a także współdziałaniem przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i innych podmiotów systemu kolei Unii.	N	-	-	
Art. 2 ust. 2	2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do: a) metra;	N	Art. 3 ust. 7 utk	7. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6-9 i 12 oraz art. 23-23j nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio.	

	b) tramwajów i pojazdów kolei lekkiej oraz infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy; lub	T (w zakresie tramwajów) N	Art. 3 ust. 1 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 2 lit. a projektu)	W art. 3 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: 1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;	
	c) sieci, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei Unii i są z założenia przeznaczone wyłącznie do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, oraz przedsiębiorstw funkcjonujących wyłącznie na tych sieciach.	N	Art. 3 ust. 8 utk	8. Przepisów rozdziałów 4a oraz art. 23-23b, art. 23ca-23e, 23fa i art. 23h-23k nie stosuje się do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.	
Art. 2 ust. 3	3. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują: a) infrastruktury kolejowej, w tym bocznic, będącej własnością prywatną i wykorzystywanej przez właściciela lub operatora do celów, odpowiednio, ich własnego transportu towarowego lub transportu osób w celach niezarobkowych oraz pojazdów użytkowanych wyłącznie na takiej infrastrukturze;	N	Art. 3 ust. 3 utk	3. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6-6b, 7 i 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a-18d, art. 23-23b, art. 23ca-23e, art. 23fa i art. 23h-23k, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a-d, pkt 1a lit. b i pkt 2-5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej i przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy, w tym do bocznic kolejowych będących infrastrukturą prywatną.	
			Art. 4 pkt 1c utk	1c) infrastruktura prywatna - infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób;	
	b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego;	N	Art. 3 ust. 9 utk	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 historycznych, pojazdów turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego.	

	c) infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach gdy jest to konieczne do celów łączności w odniesieniu do wyłącznie do tych pojazdów; oraz	N	-	-	W Polsce brak jest infrastruktury tego rodzaju.
	d) pojazdów użytkowanych przede wszystkim na infrastrukturze kolei lekkiej, ale wyposażonych w pewne elementy składowe kolei ciężkiej konieczne do umożliwienia przejazdu po zamkniętym i ograniczonym odcinku infrastruktury kolei ciężkiej wyłącznie do celów łączności.	N	-	-	W Polsce brak jest pojazdów tego rodzaju.
Art. 2 ust. 4	4. Niezależnie od ust. 2, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zastosowaniu – w stosownych przypadkach – przepisów niniejszej dyrektywy do metra i innych systemów lokalnych, zgodnie z prawem krajowym.	N	-	-	Zgodnie z art. 3 ust. 7 utk w Polsce wyłączamy metro z niniejszej dyrektywy.
Art. 3 pkt 1	Na użytek niniejszej dyrektywy zastosowanie mają następujące definicje: 1) „system kolei Unii” oznacza system kolei Unii zdefiniowany w art. 2 pkt 1 dyrektywy (UE) 2016/797;	N	-	-	
Art. 3 pkt 2	2) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE; (Art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE: „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, odpowiedzialne za eksploatację, utrzymanie i odnowienie infrastruktury kolejowej na sieci, a także za udział w jej rozwoju, zgodnie z zasadami określonymi przez państwo członkowskie w ramach jego ogólnej polityki rozwoju i finansowania infrastruktury;)	N	Art. 4 pkt 7 utk	7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;	
Art. 3 pkt 3	3) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na wykonywaniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to ma zapewniać trakcję, łącznie z przedsiębiorstwami, które zapewniają wyłącznie trakcję; (Art. 3 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE: „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, posiadające licencję zgodnie z niniejszą dyrektywą, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia pojazdy trakcyjne; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają pojazdy trakcyjne;)	T	Art. 4 pkt 9 utk (Art. 1 pkt 5 lit. e projektu)	9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;	
Art. 3 pkt 4	4) „techniczna specyfikacja interoperacyjności (TSI)” oznacza	N	Art. 4 pkt 33	-33) techniczne specyfikacje	

	specyfikację przyjętą zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797, obejmującą każdy podsystem, lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami i zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii;		utk	interoperacyjności - specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;	
Art. 3 pkt 5	5) „wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)” oznaczają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez system jako całość oraz, tam gdzie to wykonalne, przez różne części systemu kolei Unii (takie jak system kolei konwencjonalnej, system kolei dużych prędkości, długie tunele kolejowe lub linie przeznaczone wyłącznie do transportu towarów);	T	Art. 4 pkt 42 utk (Art. 1 pkt 5 lit. za projektu)	42) wspólne cele bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez system kolei Unii jako całość lub w odpowiednich przypadkach przez różne części systemu kolei Unii;	
Art. 3 pkt 6	6) „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)” oznaczają metody opisujące ocenę poziomów bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;	T	Art. 4 pkt 41 utk (Art. 1 pkt 5 lit. za projektu)	41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) – metody opisujące ocenę poziomu bezpieczeństwa, spełniania celów bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;	
Art. 3 pkt 7	7) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z niniejszą dyrektywą, lub każdy podmiot, któremu zadania te zostały powierzone przez grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa;	N	-	-	
Art. 3 pkt 8	8) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy przyjęte w państwie członkowskim, niezależnie od tego, jaki organ je wydał, obejmujące wymogi dotyczące bezpieczeństwa kolei lub wymogi techniczne, inne niż wymogi nałożone przez Unię lub przepisy międzynarodowe, i które mają zastosowanie w tym państwie członkowskim do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury lub stron trzecich;	N	-	-	
Art. 3 pkt 9	9) „system zarządzania bezpieczeństwem” oznacza organizację, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem;	T	Art. 4 pkt 39 utk (Art. 1 pkt 3 lit. y projektu)	39) system zarządzania bezpieczeństwem – organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem;	
Art. 3 pkt 10	10) „osoba prowadząca dochodzenie” oznacza osobę odpowiedzialną za organizację dochodzenia, prowadzenie go i nadzór nad nim;	N	-	-	
Art. 3 pkt 11	11) „wypadek” oznacza niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń, które mają dotkliwe konsekwencje; wypadki dzielą się na następujące kategorie: kolizje, wykolejenia, wypadki na przejazdach, wypadki z udziałem osób dotyczące taboru kolejowego będącego w ruchu,	N	Art. 4 pkt 45 utk	45) wypadek - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w	

	pożary i inne;			szczegółności: a) kolizje, b) wykolejenia, c) zdarzenia na przejazdach, d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, e) pożar pojazdu kolejowego;	
Art. 3 pkt 12	12) „poważny wypadek” oznacza wypadek spowodowany kolizją lub wykolejeniem pociągu, z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma poważnie rannymi osobami, lub powodujący znaczne zniszczenie taboru kolejowego, infrastruktury lub środowiska, i inne podobne wypadki mające te same konsekwencje i oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem; „znaczące zniszczenie” oznacza zniszczenie, które może być natychmiast oszacowane przez organ dochodzeniowy jako powodujące koszty wynoszące łącznie co najmniej 2 mln EUR;	N	Art. 4 pkt 46 utk	46) poważny wypadek - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;	
Art. 3 pkt 13	13) „incydent” oznacza każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji kolei;	T	Art. 4 pkt 47 utk (Art. 1 pkt 5 lit. zb projektu)	47) incydent – każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;	
Art. 3 pkt 14	14) „dochodzenie” oznacza proces realizowany w celu zapobiegania wypadkom i incydom, obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyn, oraz, gdzie to właściwe, opracowanie zaleceń w zakresie bezpieczeństwa;	N	Art. 4 pkt 48 utk	48) postępowanie - proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydom, obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydom oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;	
Art. 3 pkt 15	15) „przyczyny” oznaczają działania, zaniechania, zdarzenia lub warunki, lub ich kombinację, które doprowadziły do wypadku lub incydom;	N	-	-	
Art. 3 pkt 16	16) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski kolejowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego, wydzielonego pasa drogowego lub dzielić go z ruchem drogowym i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżne przewozy pasażerskie lub	N			

	towarowe;				
Art. 3 pkt 17	17) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę notyfikowaną lub wyznaczoną jako wykonującą czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję; po notyfikacji przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka notyfikowana; po wyznaczeniu przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka wyznaczona;	N	-	-	
Art. 3 pkt 18	18) „składniki interoperacyjności” oznaczają składniki interoperacyjności zdefiniowane w art. 2 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/797;	N	Art. 4 pkt 30 utk (Art. 1 pkt 5 lit. o projektu)	30) składnik interoperacyjności - podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;	
Art. 3 pkt 19	19) „dysponent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która – będąc właścicielem danego pojazdu lub mając prawo do użytkowania go – eksploatuje ten pojazd jako środek transportu i jest jako taka zarejestrowana w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797;	T	Art. 4 pkt 6b utk (Art. 1 pkt 5 lit. c projektu)	6b) dysponent - podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR);	
Art. 3 pkt 20	20) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797;	T	Art. 4 pkt 6c utk (Art. 1 pkt 5 lit. c projektu)	6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) – wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego;	
Art. 3 pkt 21	21) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez; pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego;	T	Art. 4 pkt 6 utk (Art. 1 pkt 5 lit. b projektu)	6) pojazd kolejowy - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu;	
Art. 3 pkt 22	22) „producent” oznacza producenta zdefiniowanego w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2016/797;	N	Art. 4 pkt 20 soz	20) producencie - należy przez to rozumieć osobę fizyczną lub prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która wytwarza wyrób albo dla której ten wyrób zaprojektowano lub wytworzono, w celu wprowadzenia go do obrotu lub oddania do użytku pod własną nazwą lub znakiem towarowym;	
Art. 3 pkt 23	23) „nadawca” oznacza przedsiębiorstwo, które nadaje towary we własnym imieniu lub w imieniu osoby trzeciej;	N			
Art. 3 pkt 24	24) „odbiorca” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną,	N			

24	która odbiera towary zgodnie z umową przewozu; jeżeli operacja transportowa odbywa się bez umowy przewozu, za odbiorcę uważa się osobę fizyczną lub prawną, która przyjmuje odpowiedzialność za towary po ich nadejściu;				
Art. 3 pkt 25	25) „załadowca” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku zapakowanych towarów, małych kontenerów lub cystern przenośnych na wagon lub do kontenera, lub które dokonuje załadunku kontenera, kontenera do przewozu luzem, wieloelementowego kontenera do gazu, kontenera-cysterny lub cysterny przenośnej na wagon;	N			
Art. 3 pkt 26	26) „wyładowca” oznacza przedsiębiorstwo, które zdejmuje kontener, kontener do przewozu luzem, wieloelementowy kontener do gazu, kontener-cysternę lub cysternę przenośną z wagonu, lub przedsiębiorstwo, które wyładowuje towary zapakowane, małe kontenery lub cysterny przenośne z wagonu lub kontenera, lub przedsiębiorstwo, które wyładowuje towary z cysterny (wagonu-cysterny, cysterny odejmowalnej, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny) lub z wagonu-baterii lub wieloelementowego kontenera do gazu lub z wagonu, dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem lub kontenera do przewozu luzem;	N			
Art. 3 pkt 27	27) „napełniający” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje załadunku towarów do cysterny (w tym wagonu-cysterny, wagonu z cysterną odejmowalną, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny), na wagon, do dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem, na wagon-baterię lub do wieloelementowego kontenera do gazu;	N			
Art. 3 pkt 28	28) „opróżniający” oznacza przedsiębiorstwo, które dokonuje wyładunku towarów z cysterny (w tym wagonu-cysterny, wagonu z cysterną odejmowalną, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny), z wagonu, z dużego kontenera lub małego kontenera do przewozu luzem, z wagonu-baterii lub z wieloelementowego kontenera do gazu;	N			
Art. 3 pkt 29	29) „przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo realizujące operację transportową, zgodnie z umową przewozu;	N	-	-	
Art. 3 pkt 30	30) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu;	N	Art. 4 pkt 6d utk	6d) podmiot zamawiający - podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;	
Art. 3 pkt 31	31) „rodzaj działalności” oznacza rodzaj charakteryzujący się transportem pasażerskim, obejmujący lub nie przewozy kolejami dużych prędkości, przewozy towarowe, obejmujący lub nie przewozy ładunków niebezpiecznych, a także tylko usługi	T	Art. 4 pkt 60 utk (Art. 1 pkt 5 lit. zd	60) rodzaj działalności – przewozy pasażerskie, w tym przewozy kolejami dużych prędkości, przewozy towarowe, w tym przewozy towarów niebezpiecznych lub	

	manewrowe;		projektu)	wyłącznie manewry;	
Art. 3 pkt 32	32) „zakres działalności” oznacza zakres określany w kategoriach liczby pasażerów lub wolumenu towarów oraz szacunkowej wielkości przedsiębiorstwa kolejowego wyrażonej liczbą pracowników pracujących w sektorze kolejowym (tj. mikroprzedsiębiorstwo, małe, średnie albo duże przedsiębiorstwo);	T	Art. 4 pkt 61 utk (Art. 1 pkt 5 lit. zd projektu)	61) zakres działalności – zakres określany w kategoriach liczby pasażerów lub wolumenu towarów oraz szacunkowej wielkości przewoźnika kolejowego wyrażonej liczbą osób zatrudnionych w sektorze kolejowym;	
Art. 3 pkt 33	33) „obszar działalności” oznacza sieć lub sieci w państwie członkowskim lub państwach członkowskich, w którym lub w których przedsiębiorstwo kolejowe zamierza prowadzić działalność.	T	art. 4 pkt 62 (art. 1 pkt 5 lit. zd projektu)	62) obszar działalności – sieć kolejowa lub sieci kolejowe na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie przewoźnik kolejowy zamierza prowadzić działalność.”;	
Rozdział II	Rozwój bezpieczeństwa kolei i zarządzanie nim				
Art. 4 ust. 1	1. Mając na celu rozwój i poprawę bezpieczeństwa kolei, państwa członkowskie – w ramach swoich kompetencji: a) zapewniają ogólne zachowanie bezpieczeństwa kolei oraz, gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny, stałą jego poprawę, uwzględniając rozwój prawa Unii i przepisów międzynarodowych oraz postęp techniczny i naukowy, a także przyznając priorytet zapobieganiu wypadkom;	T	Wprowadzenie do wyliczenia w Art. 17 w ust. 1ba utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa oraz dążą do stałej jego poprawy w systemie kolei Unii, uwzględniając przy tym rozwój prawa unijnego, przepisów międzynarodowych, postęp techniczny i naukowy oraz nadzór nad ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością w szczególności przez:	
			Art. 17 ust. 1ba pkt 5 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	5) priorytetowe traktowanie zapobiegania wypadkom;	
	b) zapewniają egzekwowanie obowiązujących przepisów w sposób otwarty i niedyskryminujący, wspierając rozwój jednolitego europejskiego systemu transportu kolejowego;	N	Art. 8 § 1 Kpa	§ 1. Organy administracji publicznej prowadzą postępowanie w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania.	
	c) zapewniają, aby środki stosowane dla rozwoju i poprawy bezpieczeństwa kolei uwzględniały potrzebę podejścia systemowego;	T	Art. 17 ust. 1ba pkt 4 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	4) stosowanie systemowego podejścia do rozwoju i poprawy bezpieczeństwa;	
	d) zapewniają, aby odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii i nadzór nad ryzykiem z tym związanym spoczywała na zarządcach infrastruktury i przedsiębiorstwach kolejowych – na każdym w odniesieniu do jego części systemu – zobowiązując je do:	T	Art. 17 ust. 1ba utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa oraz dążą do stałej jego poprawy w systemie kolei Unii, uwzględniając przy tym rozwój prawa unijnego, przepisów międzynarodowych, postęp techniczny i naukowy oraz nadzór nad	

			ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością w szczególności przez:	
(i) wdrożenia niezbędnych środków nadzoru ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy ze sobą;	T	Art. 17 ust. 1ba pkt 1 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	1) wdrażanie metod wyceny i oceny ryzyka, zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 402/2013”, we współpracy ze sobą i innymi podmiotami;	
(ii) stosowania przepisów unijnych i krajowych;	T	Art. 17 ust. 1ba pkt 2 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	2) przestrzeganie przepisów Unii Europejskiej i krajowych z zakresu bezpieczeństwa kolei;	
(iii) ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z niniejszą dyrektywą;	T	Art. 17 ust. 1ba pkt 3 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	3) ustanowienie i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem;	
e) bez uszczerbku dla odpowiedzialności cywilnej, zgodnej z wymogami prawnymi państw członkowskich, zapewniają, aby każdy zarządca infrastruktury i każde przedsiębiorstwo kolejowe były odpowiedzialne za swoją część systemu i jej bezpieczne funkcjonowanie, włączając dostawę materiałów i kontraktowanie usług wobec użytkowników, klientów, zainteresowanych pracowników i innych podmiotów, o których mowa w ust. 4;	T	Art. 17 ust. 1ba utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa oraz dążą do stałej jego poprawy w systemie kolei Unii, uwzględniając przy tym rozwój prawa unijnego, przepisów międzynarodowych, postęp techniczny i naukowy oraz nadzór nad ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością w szczególności przez:	
		Art. 17a ust. 2 pkt 5 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (...) 5) zapewniają nadzór nad wszystkimi ryzykami związanymi z prowadzoną działalnością, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług, ryzykiem społecznym oraz ryzykiem działalności innych podmiotów	
f) opracowują i publikują roczne plany bezpieczeństwa określające środki przewidziane dla osiągnięcia CST; oraz	T	Art. 17ab ust. 3 pkt 3 (Art. 1 pkt 16 projektu)	3. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający: (...) 3) krajowy plan bezpieczeństwa określający działania przewidziane do osiągnięcia	

				wspólnych celów bezpieczeństwa (CST).	
	g) w odpowiednich przypadkach wspierają Agencję w jej działaniach służących monitorowaniu rozwoju bezpieczeństwa kolei na szczeblu unijnym.	T	Art. 15ab ust. 1 pkt 5 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie: (...) 5) monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei;	
Art. 4 ust. 2	2. Agencja zapewnia, w granicach swoich kompetencji, ogólne utrzymanie bezpieczeństwa kolei oraz, gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny, stałą jego poprawę, uwzględniając rozwój prawa Unii i postęp techniczny i naukowy oraz przyznając priorytet zapobieganiu poważnym wypadkom.	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	-
Art. 4 ust. 3	3. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury: a) wdrażają niezbędne środki nadzoru ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy ze sobą i z innymi podmiotami;	T	Art. 17 ust. 1ba pkt 1 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	1) wdrażanie metod wyceny i oceny ryzyka, zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 402/2013”, we współpracy ze sobą i innymi podmiotami;	
	b) w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem uwzględniają ryzyka związane z działaniami innych podmiotów i stron trzecich;	T	Art. 17a ust. 2 pkt 5 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (...) 5) zapewniają nadzór nad wszystkimi ryzykami związanymi z prowadzoną działalnością, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług, ryzykiem społecznym oraz ryzykiem działalności innych podmiotów;	
	c) w stosownych przypadkach umownie zobowiązują pozostałe podmioty, o których mowa w ust. 4, mające potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii, do wdrożenia niezbędnych środków kontroli ryzyka; oraz d) zapewniają, by ich wykonawcy stosowali środki kontroli ryzyka poprzez stosowanie CSM do monitorowania procesów określonych w CSM dotyczących monitorowania, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), oraz że powyższe jest zawarte w umowach, które na wniosek Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa są ujawniane.	T	Art. 17 ust. 1ba pkt 6 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa oraz dążą do stałej jego poprawy w systemie kolejowym, uwzględniając przy tym rozwój prawa unijnego, przepisów międzynarodowych, postęp techniczny i naukowy oraz nadzór nad ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością w szczególności przez: 6) zobowiązanie by podmioty, o których mowa w ust. 1bb, mające wpływ na bezpieczeństwo kolei wdrażały niezbędne środki kontroli ryzyka oraz stosowały wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie monitorowania;	

			Art. 15 ust. 1b utk (Art. 1 pkt 11 lit. a projektu)	1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.	
Art. 4 ust. 4	4. Bez uszczerbku dla obowiązków przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, o których mowa w ust. 3, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i wszystkie inne podmioty, które mają potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii, w tym producenci, dostawcy usług utrzymania, dysponenci, dostawcy usług, podmioty zamawiające, przewoźnicy, nadawcy, odbiorcy, załadowcy, wyładowcy, napelniający i opróżniający:	T	Art. 17 ust. 1bb utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	1bb. Producenci, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, dostawcy usług, materiałów i części, dysponenci, podmioty zamawiające, nadawcy, odbiorcy, załadowcy, wyładowcy, napelniający, opróżniający i przewoźnicy kolejowi są obowiązani do:	
	a) wdrażają niezbędne środki kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;	T	Art. 17 ust. 1bb pkt 1 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	1) wdrażania niezbędnych środków kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach przy wzajemnej współpracy oraz przy współpracy z innymi podmiotami;	
	b) zapewniają, aby dostarczone przez nich: podsystemy, akcesoria, sprzęt i usługi były zgodne z wyszczególnionymi wymogami i warunkami użytkowania, tak że mogą być bezpiecznie użytkowane przez dane przedsiębiorstwo kolejowe lub danego zarządcę infrastruktury.	T	Art. 17 ust. 1bb pkt 2 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	2) zapewnienia, że dostarczone przez nich: podsystemy, akcesoria, sprzęt i usługi są zgodne z wymogami i warunkami użytkowania określonymi w zamówieniach oraz mogą być bezpiecznie użytkowane;	
Art. 4 ust. 5	5. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury oraz każdy podmiot, o którym mowa w ust. 4, który wykrywa lub jest informowany o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczącymi podsystemów strukturalnych, lub który jest o takich zagrożeniach informowany, podejmuje następujące działania, w granicach swoich odpowiednich kompetencji:	T	Art. 17 ust. 1bb pkt 3 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	3) podejmowania środków naprawczych, w przypadku wykrycia lub powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczących podsystemów strukturalnych, mających na celu wyeliminowanie wykrytych zagrożeń;	
	a) podejmuje wszelkie środki naprawcze, aby wyeliminować wykryte zagrożenie bezpieczeństwa;				
	b) zgłasza te zagrożenia odnośnym zaangażowanym stronom, aby umożliwić im podjęcie wszelkich dalszych działań naprawczych i zapewnić ciągłe osiąganie przez system kolei Unii parametrów bezpieczeństwa. Agencja może ustanowić narzędzie ułatwiające tę wymianę informacji między właściwymi podmiotami, uwzględniając prywatność danych użytkowników, wyniki analizy kosztów i korzyści, a także aplikacje informatyczne i rejestry już utworzone przez Agencję.	T	Art. 17 ust. 1ba pkt 7 utk (Art. 1 pkt 14 lit. b projektu)	7) podejmowanie środków naprawczych, w przypadku wykrycia lub powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczących podsystemów strukturalnych, mających na celu wyeliminowanie wykrytych zagrożeń bezpieczeństwa, oraz informowanie o tych zagrożeniach wszystkie zainteresowane podmioty.	

Art. 4 ust. 6	6. W przypadku wymiany wagonów między przedsiębiorstwami kolejowymi każdy uczestniczący podmiot wymienia wszelkie informacje mające związek z bezpieczną eksploatacją, w tym – ale nie wyłącznie – stan i historię danego pojazdu, elementy dokumentacji dotyczącej utrzymania do celów identyfikowalności, identyfikowalność operacji załadunku i listy przewozowe.	T	Art. 17 ust. 1e utk (Art. 1 pkt 14 lit. c projektu)	1e. W przypadku wymiany wagonów między przewoźnikami kolejowymi każdy uczestniczący w wymianie podmiot przekazuje informacje mające związek z bezpieczną eksploatacją wagonów, w tym dotyczące stanu i historii utrzymania danego wagonu oraz elementy dokumentacji dotyczące utrzymania, informacje identyfikujące operacje załadunku i listy przewozowe.	
Art. 5 ust. 1	1. Aby ułatwić ocenę spełnienia CST oraz umożliwić monitorowanie ogólnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, państwa członkowskie zbierają informacje o CSI poprzez roczne sprawozdania krajowych organów ds. bezpieczeństwa, o których mowa w art. 19.	T	Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. a utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	3. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający: 1) informacje o: a) stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) na poziomie krajowym i realizacji krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST),	
Art. 5 ust. 2	2. CSI określono w załączniku I.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) oraz sposób ich obliczania i zestawiania, uwzględniając potrzebę jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.	
Art. 6 ust. 1	1. CSM określają, jak oceniać poziomy bezpieczeństwa, osiąganie wymagań bezpieczeństwa oraz zgodność z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa – w tym, w odpowiednich przypadkach, przy pomocy niezależnej jednostki oceniającej – poprzez opracowanie i zdefiniowanie:	N (przepisy dotyczą Komisji)	-	-	-
	a) metod wyceny i oceny ryzyka;	N	-	-	-
	b) metod oceny zgodności z wymaganiami zawartymi w certyfikatach bezpieczeństwa oraz autoryzacjach w zakresie bezpieczeństwa, wydanych zgodnie z art. 10 oraz 12;	N	-	-	-
	c) metod nadzoru, które mają być stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa, oraz metod monitorowania, które mają być stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;	N	-	-	-
	d) metod oceny poziomu bezpieczeństwa i parametrów bezpieczeństwa operatorów kolei na szczeblu krajowym i Unii;	N	-	-	-

	e) metod oceny spełnienia wymagań bezpieczeństwa na szczeblu krajowym i Unii; oraz	N	-	-	-
	f) wszelkich innych metod obejmujących procesy systemu zarządzania bezpieczeństwem, które wymagają harmonizacji na szczeblu Unii.	N	-	-	-
Art. 6 ust. 2	2. Komisja w drodze aktów wykonawczych udziela Agencji upoważnienia do opracowania projektu CSM i ich zmian oraz przedstawienia Komisji odpowiednich zaleceń, na podstawie wyraźnie uzasadnionej potrzeby opracowania nowych lub dokonania zmiany istniejących CSM oraz ich oddziaływania na istniejące przepisy i na poziom bezpieczeństwa systemu kolei Unii. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. Jeżeli komitet, o którym mowa w art. 28 (zwany dalej „Komitetem”), nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-
	Przy opracowywaniu, przyjmowaniu i zmianie CSM uwzględnia się opinię użytkowników, krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz zainteresowanych stron, w tym – w stosownych przypadkach – partnerów społecznych. Zalecenia obejmują sprawozdanie z wyników takich konsultacji oraz sprawozdanie z oceny skutków nowych lub zmienionych CSM, która ma zostać przyjęta.	N	-	-	-
Art. 6 ust. 3	3. Wykonując upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, Agencja lub Komisja systematycznie i regularnie informują Komitet o pracach przygotowawczych dotyczących CSM. Podczas takich prac Komisja może przekazywać Agencji wszelkie użyteczne zalecenia dotyczące CSM i analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać, by Agencja przeanalizowała rozwiązania alternatywne i umieściła oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w sprawozdaniu załączonym do projektu CSM. W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet.	N	-	-	-
Art. 6 ust. 4	4. Komisja analizuje zalecenie wydane przez Agencję, by sprawdzić, czy upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, jest realizowane. Jeżeli nie jest ono realizowane, Komisja zwraca się do Agencji, by dokonała przeglądu jej zalecenia i wskazała, które punkty upoważnienia nie są realizowane. Z uzasadnionych powodów Komisja może podjąć decyzję o zmianie upoważnienia udzielonego Agencji zgodnie z procedurą określoną w ust. 2. W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet.	N	-	-	-

Art. 6 ust. 5	5. CSM są regularnie aktualizowane z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także w celu ogólnego utrzymania poziomu bezpieczeństwa i – gdy jest to wykonalne w sposób rozsądny – jego ciągłej poprawy.	N	-	-	-
Art. 6 ust. 6	6. Na podstawie zalecenia wydanego przez Agencję i po analizie, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, Komisja jest upoważniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 27, dotyczących treści CSM i wszelkich ich zmian.	N	-	-	-
Art. 6 ust. 7	7. Państwa członkowskie niezwłocznie dokonują w swoich krajowych przepisach koniecznych zmian w świetle przyjęcia CSM i ich zmian.	N (nie wymaga transpozycji - państwa członkowskie UE zawsze mają obowiązek dostosowania swoich przepisów do unijnych)	-	-	-
Art. 7 ust. 1	1. CST ustanawiają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które mają być osiągnięte przez cały system oraz, w miarę możliwości, przez różne części systemu kolei w każdym państwie członkowskim i w Unii. CST mogą być wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka lub poziomach wymagań bezpieczeństwa i uwzględniają w szczególności:	N	-	-	-
	a) ryzyka indywidualne dotyczące pasażerów, personelu, w tym także pracowników lub podwykonawców, użytkowników przejazdów kolejowych i innych osób oraz, bez uszczerbku dla istniejących krajowych i międzynarodowych zasad dotyczących odpowiedzialności, ryzyka indywidualne dotyczące intruzów;	N	-	-	-
	b) ryzyka społeczne.	N	-	-	-
Art. 7 ust. 2	2. Komisja, w drodze aktów wykonawczych, udziela Agencji upoważnienia do opracowania projektu CST i ich zmian oraz przedstawienia Komisji odpowiednich zaleceń, na podstawie wyraźnie uzasadnionej potrzeby opracowania nowych lub dokonania zmiany istniejących CST oraz ich oddziaływania na istniejące przepisy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-
Art. 7 ust. 3	3. Wykonując upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, Agencja lub Komisja systematycznie i regularnie informują Komitet o pracach przygotowawczych dotyczących CST. Podczas takich prac Komisja może przekazywać Agencji wszelkie użyteczne	N	-	-	-

	zalecenia dotyczące CST i analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać, by Agencja przeanalizowała rozwiązania alternatywne i umieściła oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w sprawozdaniu załączonym do projektu CST. W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet.				
Art. 7 ust. 4	4. Komisja analizuje zalecenie wydane przez Agencję, by sprawdzić, czy upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, jest realizowane. Jeżeli nie jest ono realizowane, Komisja zwraca się do Agencji, by dokonała przeglądu swojego zalecenia i wskazała, które punkty upoważnienia nie są realizowane. Z uzasadnionych powodów Komisja może podjąć decyzję o zmianie upoważnienia udzielonego Agencji zgodnie z procedurą przedstawioną w ust. 2. W realizacji zadań, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisję wspiera Komitet.	N	-	-	-
Art. 7 ust. 5	5. CST są regularnie aktualizowane z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. Aktualizacje CST odzwierciedlają wszelkie obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa.	N	-	-	-
Art. 7 ust. 6	6. Na podstawie zalecenia wydanego przez Agencję i po analizie, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, Komisja jest upoważniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 27, dotyczących treści CST i wszelkich ich zmian.	N	-	-	-
Art. 7 ust. 7	7. Państwa członkowskie dokonują koniecznych zmian w swych krajowych przepisach w celu osiągnięcia przynajmniej CST i wszelkich zmienionych CST, zgodnie z załączonym do nich harmonogramem wdrożenia. Zmiany te są uwzględnione w rocznych planach bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. f). Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach zgodnie z art. 8.	N (nie wymaga transpozycji - państwa członkowskie UE zawsze mają obowiązek dostosowania swoich przepisów do unijnych)	-	-	-
Art. 8 ust. 1	1. Krajowe przepisy zgłoszone do dnia 15 czerwca 2016 r. zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE mają zastosowanie, jeżeli:	N	-	Treść tych przepisów może zostać jedynie skonsumowana w ramach nowelizacji ustawy i aktów wykonawczych poprzez odpowiednie ukształtowanie przepisów ustawy, w szczególności delegacji do wydania aktów wykonawczych. Przenoszenie tej treści do ustawy nie znajduje jednak uzasadnienia, gdyż jeżeli przepisy mają „nie mieć zastosowania” należy je usunąć z odpowiednich aktów prawnych.	-
	a) odpowiadają jednemu z typów określonych w załączniku II, oraz	N	-		-
	b) są zgodne z prawem Unii, w tym w szczególności z TSI, CST i CSM, oraz	N	-		-
	c) nie prowadziłyby do arbitralnej dyskryminacji lub ukrytych ograniczeń w odniesieniu do usług transportu kolejowego między państwami członkowskimi.	N	-		-

Art. 8 ust. 2	2. Do dnia 16 czerwca 2018 r. państwa członkowskie dokonują przeglądu przepisów krajowych, o których mowa w ust. 1, i uchylają:	N	-		-
	a) przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone lub które nie spełniają kryteriów określonych w ust. 1;	N	-		-
	b) przepisy krajowe, które stały się zbędne wskutek opracowania prawa Unii, w szczególności TSI, CST i CSM.	N	-		-
	W tym celu państwa członkowskie mogą zastosować narzędzie zarządzania przepisami, o którym mowa w art. 27 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796, i mogą zwrócić się do Agencji o przeanalizowanie konkretnych przepisów z zastosowaniem kryteriów określonych w niniejszym ustępie.	N	-		-
Art. 8 ust. 3	3. Państwa członkowskie mogą ustanawiać nowe przepisy krajowe zgodnie z niniejszą dyrektywą tylko w następujących przypadkach: a) jeżeli przepisy dotyczące istniejących metod oceny bezpieczeństwa nie są objęte CSM; b) jeżeli zasady funkcjonowania sieci kolejowej nie są jeszcze objęte TSI; c) jako środek zapobiegawczy w trybie pilnym, w szczególności w następstwie wypadku lub incydentu; d) jeżeli uprzednio zgłoszony przepis musi zostać zmieniony; e) jeżeli przepisy dotyczące wymagań wobec personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa, obejmujących kryteria doboru, stan zdrowia fizycznego i psychicznego oraz szkolenie zawodowe, nie zostały jeszcze ujęte w TSI lub w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.	T	Art. 25d ust. 1 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	1. Prezes UTK publikuje listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, gdy:(...)	-
Art. 8 ust. 4	4. Państwa członkowskie przekazują projekt nowych przepisów krajowych Agencji i Komisji do rozważenia w odpowiednim czasie i z zachowaniem terminów, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/796, przed spodziewanym wprowadzeniem do krajowego systemu prawnego proponowanego nowego przepisu wraz z uzasadnieniem jego wprowadzenia za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796. Państwa członkowskie zapewniają, by projekt był w dostatecznym stopniu dopracowany, aby Agencja mogła przeprowadzić jego analizę zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796.	T	Art. 25d ust. 2 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1, oraz przekazuje ją, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej i Agencji (...) - za pomocą systemu informatycznego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.	-
Art. 8 ust. 5	5. W przypadku pilnych środków zapobiegawczych państwa członkowskie mogą przyjąć i natychmiast zastosować nowy przepis. Taki przepis jest zgłaszany zgodnie z art. 27 ust. 2	N	Art. 25d ust. 1 pkt 7 utk (Art. 1 pkt 48	„1. Prezes UTK publikuje listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których	

	rozporządzenia (UE) 2016/796 i z zastrzeżeniem oceny dokonywanej przez Agencję zgodnie z art. 26 ust. 1, 2 i 5 rozporządzenia (UE) 2016/796.		lit. a projektu)	zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, gdy: (...) 7) zachodzi pilna potrzeba przywrócenia lub utrzymania ruchu kolejowego po wypadku, klęsce żywiołowej lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych.	
Art. 8 ust. 6	6. Jeżeli Agencja stwierdzi istnienie jakiegokolwiek krajowego przepisu, zgłoszonego lub nie, który stał się zbędny lub jest sprzeczny z CSM lub z jakimkolwiek innym prawem Unii przyjętym po wprowadzeniu przedmiotowego przepisu krajowego, stosuje się procedurę ustanowioną w art. 26 rozporządzenia (UE) 2016/796.	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	
Art. 8 ust. 7	7. Państwa członkowskie zgłaszają Agencji i Komisji przyjęte przepisy krajowe. Używają w tym celu odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796. Państwa członkowskie zapewniają, aby obowiązujące przepisy krajowe były łatwo dostępne, upublicznione i aby były sformułowane przy użyciu terminologii, którą są w stanie zrozumieć wszystkie zainteresowane strony. Państwa członkowskie mogą zostać poproszone o dostarczenie dodatkowych informacji na temat swoich przepisów krajowych.	T	Art. 25d ust. 2 utk (Art. 1 pkt 48 lit. a projektu)	2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1, oraz przekazuje ją, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej i Agencji (...) - za pomocą systemu informatycznego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.	-
Art. 8 ust. 8	8. Państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą zgłaszać przepisów i ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze. W takim przypadku państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o tych przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797 lub wskazują miejsca ich publikacji w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE.	N (przepis opcjonalny)	-	-	-
Art. 8 ust. 9	9. Przepisy krajowe zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem nie podlegają procedurze powiadamiania ustanowionej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535.	N	Art. 17a ust. 9 utk	Art. 17a ust. 9. Jeżeli po przyjęciu wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) zamierza się wprowadzić nowe krajowe przepisy bezpieczeństwa wymagające wyższego poziomu bezpieczeństwa lub mogące mieć wpływ na działalność przewoźników kolejowych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, minister właściwy do spraw transportu przeprowadza konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i przedkłada do akceptacji Komisji Europejskiej projekt tych przepisów wraz z uzasadnieniem przyczyn ich wprowadzenia.	-
Art. 8 ust. 10	10. Projekt przepisów krajowych oraz obowiązujące przepisy krajowe badane są przez Agencję zgodnie z procedurami	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	-

	określonymi w art. 25 i 26 rozporządzenia (UE) 2016/796.				
Art. 8 ust. 11	11. Bez uszczerbku dla ust. 8 przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem, nie mają zastosowania do celów niniejszej dyrektywy.	N (dla państw członkowskich UE wiążące są wyroki TSUE a nie opinia KE)	-	-	-
Art. 9 ust. 1	1. Zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają swoje odnośne systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, by system kolei Unii był zdolny spełniać przynajmniej CST i był zgodny z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI oraz by stosowane były właściwe części CSM i krajowe przepisy zgłoszone zgodnie z art. 8.	T	Art. 17a ust. 1 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą i stosują systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolei Unii jest zgodny z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, zwanych dalej „TSI”, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), przepisów krajowych w zakresie bezpieczeństwa i w zakresie interoperacyjności.	
Art. 9 ust. 2	2. Wszystkie właściwe części systemu zarządzania bezpieczeństwem muszą być udokumentowane, w szczególności opisany musi być rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego. Dokumentacja musi wskazywać, jak kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Istnieć musi jasne zobowiązanie do spójnego stosowania wiedzy na temat czynnika ludzkiego i stosownych metod. Wykorzystując system zarządzania bezpieczeństwem, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe propagują relacje oparte na wzajemnym zaufaniu, pewności i uczeniu się, w ramach których zachęca się personel do przyczyniania się do rozwoju bezpieczeństwa, przy jednoczesnym zapewnianiu poufności.	T	Art. 17a ust. 2 pkt 2-4 utk (Art. 1 pkt 15 lit. a projektu)	2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (...) 2) określają podział odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych za procesy wykonywane w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem; 3) wskazują, w jaki sposób kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach struktury organizacyjnej oraz jaki jest w tym udział w tej kontroli osób zatrudnionych i ich przedstawicieli; 4) opisują, w jaki sposób zapewniane jest ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem;	
			Art. 17a ust. 4 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi w wewnętrznych systemach zarządzania bezpieczeństwem określają termin, a także formę przekazywania osobom zatrudnionym w organizacji wykazu przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem zgodnie z procedurą określoną w załączniku I do rozporządzenia 402/2013, w zakresie dotyczącym obowiązków osób zatrudnionych oraz warunków i bezpieczeństwa pracy.	

Art. 9 ust. 3	3. System zarządzania bezpieczeństwem obejmuje następujące podstawowe elementy:	T	Art. 17a ust. 3 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:	
	a) politykę bezpieczeństwa zatwierdzoną przez dyrektora zarządzającego organizacji i przekazaną wszystkim pracownikom;	T	Art. 17a ust. 3 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	1) polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego i przekazana wszystkim osobom zatrudnionym;	
	b) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany i procedury realizacji tych celów;	T	Art. 17a ust. 3 pkt 10 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	10) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany i procedury realizacji tych celów;	
	c) procedury służące osiągnięciu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych nakazowych warunków ustanowionych w TSI, przepisach krajowych, o których mowa w art. 8 oraz załączniku II, w innych właściwych przepisach lub w decyzjach organów;	T	Art. 17a ust. 3 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	2) procedury służące osiągnięciu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków ustanowionych w TSI, właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei lub w decyzjach organów;	
	d) procedury służące do zapewnienia zgodności z normami i innymi nakazowymi warunkami w całym cyklu życia sprzętu i okresie działalności;	T	Art. 17a ust. 3 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	3) procedury służące do zapewnienia zgodności z normami i innymi warunkami w całym cyklu życia pojazdów kolejowych, podsystemów lub składników interoperacyjności i okresie ich użytkowania;	
	e) procedury i metody określania ryzyka, przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub interfejsu człowiek-maszyna-organizacja;	T	Art. 17a ust. 3 pkt 6 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	6) procedury i metody określania ryzyka, przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub interfejsu człowiek-maszyna-organizacja;	
	f) określenie programów szkolenia personelu i systemów dla zapewnienia, aby kompetencje personelu były utrzymywane, a zadania wykonywane odpowiednio, w tym ustalenia dotyczące stanu zdrowia fizycznego i psychicznego;	T	Art. 17a ust. 3 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	4) programy szkolenia personelu, w tym ustalenia dotyczące stanu zdrowia fizycznego i psychicznego, dla zapewnienia utrzymania kompetencji personelu i odpowiedniego wykonywania zadań aby kompetencje personelu były utrzymywane;	

	g) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz, w stosownych przypadkach, wymianę informacji między organizacjami działającymi w ramach danego systemu kolei;	T	Art. 17a ust. 3 pkt 5 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	5) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz umożliwiające wymianę informacji między organizacjami działającymi w ramach danego systemu kolei;	
	h) procedury i formaty dla dokumentowania informacji dotyczących bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;	T	Art. 17a ust. 3 pkt 7 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	7) procedury i wzory dla dokumentowania informacji dotyczących bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;	
	i) procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, wypadki, których uniknięto, i inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowane były niezbędne kroki zapobiegawcze;	T	Art. 17a ust. 3 pkt 8 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	8) procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, wypadki, których uniknięto, i inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowane były niezbędne kroki zapobiegawcze;	
	j) określenie planów działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej, uzgodnionych z odpowiednimi organami publicznymi; oraz	T	Art. 17a ust. 3 pkt 9 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	9) przyjęte plany działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej, uzgodnione z Prezesem UTK;	
	k) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem.	T	Art. 17a ust. 3 pkt 11 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	11) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem.	
	Zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe włączają do systemu wszelkie inne elementy konieczne do uwzględnienia ryzyka dla bezpieczeństwa, zgodnie z oceną ryzyka dotyczącą ich własnej działalności.	T	Art. 17a ust. 2 pkt 6 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (...) 6) obejmują wszelkie inne niż wymienione w pkt 1-5 elementy konieczne do uwzględnienia ryzyka dla bezpieczeństwa, zgodnie z oceną ryzyka dotyczącą ich własnej działalności;	
Art. 9 ust. 4	4. System zarządzania bezpieczeństwem jest dostosowany do rodzaju, zakresu, obszaru działalności i innych warunków realizowanej działalności. Zapewnia on nadzór nad wszystkimi ryzykami związanymi z działalnością zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, łącznie z dostarczaniem im usługami utrzymania, bez uszczerbku dla art. 14, i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem wykonawców. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności wynikającej z istniejących krajowych i międzynarodowych przepisów, system zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia, gdy to właściwe i uzasadnione, ryzyko powstające w wyniku działalności innych podmiotów, o których mowa w art. 4.	T	Art. 17a ust. 2 pkt 1 i 5 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (...) 1) spełniają określone w ust. 1 wymagania dostosowane do rodzaju, zakresu i obszaru działalności oraz do innych warunków realizowanej działalności; (...) 5) zapewniają nadzór nad wszystkimi ryzykami związanymi z prowadzoną działalnością, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i	

				usług, ryzykiem społecznym oraz ryzykiem działalności innych podmiotów;	
Art. 9 ust. 5	5. System zarządzania bezpieczeństwem każdego zarządcy infrastruktury bierze pod uwagę skutki działań różnych przedsiębiorstw kolejowych w sieci oraz zapewnia wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym możliwość działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami ustanowionymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa.	T	Art. 17a ust. 5 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	5. System zarządzania bezpieczeństwem zarządcy uwzględnia skutki działań różnych przewoźników kolejowych na sieci kolejowej oraz zapewnia wszystkim przewoźnikom kolejowym możliwość działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami określonymi w ich jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa.	
	Systemy zarządzania bezpieczeństwem są stale rozwijane w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy infrastruktury ze wszystkimi przedsiębiorstwami kolejowymi działającymi na danej infrastrukturze oraz ze służbami ratunkowymi, aby ułatwić szybkie działanie służb ratunkowych, oraz z innymi stronami, które mogłyby być zaangażowane w razie sytuacji awaryjnej. W przypadku infrastruktury transgranicznej współpraca między właściwymi zarządcami infrastruktury ułatwia niezbędną koordynację i gotowość właściwych służb ratunkowych po obydwu stronach granicy.	T	Art. 17a ust. 2 pkt 9 utk (Art. 1 pkt 15 projektu)	Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które: (...) 9) są stale rozwijane, w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy, ze wszystkimi przewoźnikami kolejowymi działającymi na danej infrastrukturze oraz ze służbami ratunkowymi i innymi podmiotami, które mogłyby być zaangażowane w razie sytuacji awaryjnej.	
	Po poważnym wypadku przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia pomoc ofiarom, dając im wskazówki dotyczące procedur dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007, bez uszczerbku dla obowiązków innych stron. Świadcząc taką pomoc, wykorzystuje się kanały komunikacji z rodzinami ofiar i oferuje wsparcie psychologiczne dla ofiar wypadków oraz dla ich rodzin.	T	Art. 17aa utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Art. 17aa. Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym, będącym pasażerami pociągu uruchomionego przez tego przewoźnika kolejowego, i ich rodzinom przez informowanie o 1) procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego; 2) możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt przewoźnika kolejowego.	
Art. 9 ust. 6	6. Każdego roku, najpóźniej do dnia 31 maja, wszyscy zarządcy infrastruktury i wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe składają krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa roczne sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy. Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa zawiera:	T	Art. 17ab ust. 1 utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają Prezesowi UTK corocznie, w terminie do dnia 31 maja, raporty w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy.	
			Art. 17ab ust. 2 utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	2. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1, zawierają:	
	a) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz informacje o wynikach planów	T	Art. 17ab ust. 2 pkt 1 utk	1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych celów bezpieczeństwa oraz realizacji krajowego planu bezpieczeństwa	

	bezpieczeństwa;		(Art. 1 pkt 16 projektu)	określającego działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST);	
	b) opis dotyczący rozwoju krajowych wskaźników bezpieczeństwa i CSI, o których mowa w art. 5, w zakresie właściwym dla organizacji przedkładającej sprawozdanie;	T	Art. 17ab ust. 2 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	2) przedstawienie realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);	
	c) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;	T	Art. 17ab ust. 2 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;	
	d) uwagi na temat niedociągnięć i nieprawidłowości w operacjach kolejowych i zarządzaniu infrastrukturą, które mogą mieć znaczenie dla krajowego organu ds. bezpieczeństwa, w tym streszczenie informacji przedstawionych przez odnośne podmioty zgodnie z art. 4 ust. 5 lit. b); oraz	T	Art. 17ab ust. 2 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei i zarządzaniem infrastrukturą, w tym podsumowanie informacji otrzymanych zgodnie z art. 17 ust. 1bb pkt 4;	
	e) sprawozdanie w sprawie stosowania odnośnych CSM.	T	Art. 17ab ust. 2 pkt 5 utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	5) sprawozdanie ze stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).	
Art. 9 ust. 7	7. Na podstawie informacji przedstawionych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 i 19 Agencja może wydać zalecenie odnośnie do CSM obejmujące elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem, który musi być zharmonizowany na szczeblu Unii – także poprzez zharmonizowane normy – o którym to systemie mowa w art. 6 ust. 1 lit. f). W takim przypadku zastosowanie ma art. 6 ust. 2.	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	-
Art. 10 ust. 1	1. Bez uszczerbku dla ust. 9, dostępu do infrastruktury kolejowej udziela się wyłącznie tym przedsiębiorstwom kolejowym, które są w posiadaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Agencję zgodnie z ust. 5–7 lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 8.	T	Art. 17e ust. 1 utk (Art. 1 pkt 20 projektu)	1. Warunkiem dopuszczenia przedsiębiorcy do korzystania z infrastruktury kolejowej jest posiadanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.	
	Jednolity certyfikat bezpieczeństwa służy jako dowód na to, że dane przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i może bezpiecznie prowadzić działalność w planowanym obszarze działania.	T	Art. 4 pkt 18a utk (Art. 1 pkt 5 lit. k projektu)	18a) jednolity certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności w planowanym obszarze działalności;	
Art. 10 ust. 2	2. We wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa przedsiębiorstwo kolejowe wyszczególnia rodzaj i zakres działalności, które ma obejmować certyfikat, i planowany obszar działania.	T	Art. 18b ust. 2 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	2. Sposób składania wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów	

				bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49, z późn. zm.).	
Art. 10 ust. 3	3. Do wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa dołączana jest dokumentacja, która zawiera potwierdzenie, że:	T	Art. 18b ust. 2 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	2. Sposób składania wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49, z późn. zm.).	
	a) dane przedsiębiorstwo kolejowe przyjęło system zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z art. 9 i spełnia wymagania ustanowione w TSI, CSM i CST oraz innych właściwych przepisach na potrzeby nadzoru ryzyka i świadczenia usług transportowych w sieci w sposób bezpieczny; oraz	T	Art. 18b ust. 2 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	2. Sposób składania wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49).	
	b) dane przedsiębiorstwo kolejowe, w odpowiednich przypadkach, spełnia wymogi określone w odnośnych przepisach krajowych zgłoszonych zgodnie z art. 8.	T	Art. 18b ust. 2 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	2. Sposób składania wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49).	

	Wniosek ten i informacja o wszystkich wnioskach, etapach odnośnych procedur i ich wynikach, i w odpowiednich przypadkach, o żądaniach i decyzjach Rady Odwoławczej, są przekazywane za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.	T	Art. 18b ust. 2 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	2. Sposób składania wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49).	
			Art. 13ab ust. 5 i 6 utk (Art. 1 pkt 8 projektu)	5. W sprawach, o których mowa w ust. 1, wymiana korespondencji, w tym wzywanie do uzupełnienia braków lub złożenia wyjaśnień, zawiadamianie i doręczanie, następuje za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. 6. Wnioskodawca albo jego wyznaczony pełnomocnik mają prawo do zapoznania się z dokumentacją sprawy, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, na każdym jej etapie. Prawo to przysługuje także po zakończeniu sprawy w okresie archiwizacji jej dokumentacji.	
Art. 10 ust. 4	4. Agencja lub, w przypadkach, o których mowa w ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub informuje wnioskodawcę o decyzji odmownej w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku najpóźniej cztery miesiące po przekazaniu przez wnioskodawcę wszelkich wymaganych informacji i wszelkich żądanych informacji uzupełniających. Agencja lub, w przypadkach przewidzianych w ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa stosuje praktyczne ustalenia dotyczące procedury certyfikacji, które zostaną określone w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 10.	T	Art. 18bb ust. 2 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	2. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy odpowiednio od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 albo od dnia usunięcia przez wnioskodawcę braków.	
Art. 10 ust. 5	5. Agencja wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym posiadającym obszar działalności w co najmniej jednym państwie członkowskim. Aby wydać taki certyfikat, Agencja:	T	Art. 18b ust. 1 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	1. Przewoźnik kolejowy składa wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa do: 1) Agencji albo Prezesa UTK – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i stacje graniczne położone w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej; 2) Agencji – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.	

a) ocenia elementy określone w ust. 3 lit. a); oraz	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	
b) niezwłocznie przekazuje całą dokumentację dotyczącą przedsiębiorstwa kolejowego krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla planowanego obszaru działalności, aby oceniły one elementy określone w ust. 3 lit. b).	T	Art. 18ba ust. 1 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	1. W przypadku, gdy wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa został złożony do Agencji, Prezes UTK ocenia, czy złożona dokumentacja spełnia wymogi określone w przepisach krajowych w zakresie bezpieczeństwa, a wyniki oceny przekazuje Agencji.	
W ramach powyższych ocen Agencja lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa są upoważnione do przeprowadzania wizyt i inspekcji w obiektach przedsiębiorstw kolejowych i do przeprowadzania audytów, a także mają prawo do występowania o informacje uzupełniające. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa koordynują organizację takich wizyt, audytów i inspekcji.	T			
		Art. 15 ust. 1b utk (Art. 1 pkt 911 projektu)	1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia (UE) 2016/796.	
		Art. 15aa ust. 1 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: 1) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu wyeliminowania nakładania się działań nadzorczych przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającego zakresu nadzoru;	
		Art. 15ab ust. 1 pkt 6 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie: (...) 6) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej.	

Art. 10 ust. 6	6. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa Agencja informuje przedsiębiorstwo kolejowe, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odnośnych informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin na ich przedłożenie. W odniesieniu do kompletności, stosowności i spójności dokumentacji Agencja może również ocenić elementy określone w ust. 3 lit. b).	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	-
	Przed podjęciem decyzji o wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa Agencja w pełni uwzględnia ocenę, o której mowa w ust. 5.	N	-	-	-
	Agencja ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, które wydaje.	N	-	-	-
Art. 10 ust. 7	7. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym organ lub organy, podając powody swojego odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą zdecydować o zaangażowaniu również przedsiębiorstwa kolejowego. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwe wypracowanie oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję, chyba że krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa przekazały sprawę do arbitrażu Radzie Odwoławczej powołanej na podstawie art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796. Rada Odwoławcza rozstrzyga, czy podtrzymuje projekt decyzji Agencji, w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa.	T	Art. 18ba ust. 2 i 3 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	2. W przypadku, gdy Agencja nie zgadza się z wynikami oceny, o której mowa w ust. 1, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska. W uzasadnionych przypadkach do współpracy włącza się przewoźnika kolejowego. 3. Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylecia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, w przypadku negatywnej oceny Prezesa UTK i braku wypracowania wspólnego stanowiska z Agencją.	
	W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z Agencją, Agencja niezwłocznie podejmuje decyzję.	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	
	W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, Agencja wydaje jednolity certyfikat bezpieczeństwa dla obszaru działalności z wykluczeniem tych części sieci, które uzyskały negatywną ocenę.	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	
	W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z pozytywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym wspomniane organy, podając powody swojego	T	Art. 18ba ust. 2 i 3 utk (Art. 1 pkt 23	2. W przypadku, gdy Agencja nie zgadza się z wynikami oceny, o której mowa w ust. 1, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska. W	

	odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, mogą zdecydować o zaangażowaniu wnioskodawcy. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwa ocena, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję.		projektu)	uzasadnionych przypadkach do współpracy włącza się przewoźnika kolejowego. 3. Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796, w przypadku negatywnej oceny Prezesa UTK i braku wypracowania wspólnego stanowiska z Agencją.	
Art. 10 ust. 8 zdanie pierwsze	8. W przypadku gdy obszar działalności jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, krajowy organ ds. bezpieczeństwa tego państwa członkowskiego może, na własną odpowiedzialność i na wniosek wnioskodawcy, wydać jednolity certyfikat bezpieczeństwa.	T	Art. 18b ust. 1 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	1. Przewoźnik kolejowy składa wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa do: 1) Agencji albo Prezesa UTK – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i stacje graniczne położone w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej; 2) Agencji – w przypadku, gdy planowany obszar działalności obejmuje również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.	
Art. 10 ust. 8 zdanie drugie	Aby wydawać takie certyfikaty, krajowy organ ds. bezpieczeństwa ocenia dokumentację w odniesieniu do elementów określonych w ust. 3 i stosuje praktyczne ustalenia, które mają zostać określone w aktach wykonawczych zgodnie z ust. 10.	N	-	-	
Art. 10 ust. 8 zdanie trzecie	W ramach powyższych ocen krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest upoważniony do przeprowadzania wizyt i inspekcji w obiektach przedsiębiorstw kolejowych i do przeprowadzania audytów.	N	Art. 15 ust. 1 pkt 1 i 2 utk	1. Prezes UTK i pisemnie upoważnione przez niego osoby: 1) mają prawo wstępu na obszar kolejowy i na bocznice kolejowe oraz do pomieszczeń związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych wraz z prawem przejazdu w pociągach i pojazdach kolejowych; 2) mogą żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów, udzielania informacji oraz udostępniania wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli;	
Art. 10 ust. 8 zdanie czwarte	W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda stosownych informacji	T	Art. 18bb ust. 1 utk (Art. 1 pkt 23)	1. W przypadku złożenia do Prezesa UTK wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, Prezes UTK	

	uzupełniających.		projektu)	powiadamia wnioskodawcę, w terminie jednego miesiąca od dnia otrzymania wniosku, że dokumentacja jest kompletna albo wzywa wnioskodawcę do usunięcia braków.	
Art. 10 ust. 8 zdanie piąte i szóste	Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest również ważny bez rozszerzania obszaru działalności dla przedsiębiorstw kolejowych prowadzących ruch do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, po konsultacji z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Konsultacje takie mogą być prowadzone dla każdej sprawy osobno lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między państwami członkowskimi lub krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, które wydaje.	T	Art. 18b ust. 5 i 6 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	5. W przypadku przewoźników kolejowych prowadzących ruch do stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Prezesa UTK po przeprowadzeniu przez Prezesa UTK uzgodnień z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa sąsiednich państw członkowskich Unii Europejskiej jest ważny na tym obszarze bez konieczności rozszerzania obszaru działalności. 6. Uzgodnienia, o których mowa w ust 5, mogą być przeprowadzone osobno w odniesieniu dla każdej sprawy lub ujęte w porozumieniu transgranicznym pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i sąsiednimi państwami członkowskimi Unii Europejskiej lub w porozumieniu Prezesa UTK z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa tych państw.	
Art. 10 ust. 9	9. Państwo członkowskie może zezwolić na to, by operatorzy państw trzecich dojeżdżali do stacji na jego terytorium wyznaczonej do operacji transgranicznych i położonej blisko granicy tego państwa członkowskiego, bez wymogu posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez:	N	-	Przepis nie formułuje konkretnych obowiązków, które możnaby zapisać w ustawie. Należy go uwzględnić przy opracowaniu umów międzynarodowych.	
	a) porozumienie transgraniczne między danym państwem członkowskim a sąsiadującym państwem trzecim; lub	N			
	b) ustalenia umowne między danym operatorem państwa trzeciego a przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury posiadającym jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa na potrzeby działania na obszarze tej sieci, pod warunkiem że w ich systemie zarządzania bezpieczeństwem należycie uwzględniono aspekty tych ustaleń dotyczące kwestii bezpieczeństwa.	N	-	Zasady wymiany ruchu transgranicznego regulują zawarte umowy międzynarodowe, z tego względu nie wprowadzamy tej możliwości.	
Art. 10 ust. 10	10. Komisja przyjmuje, do dnia 16 czerwca 2018 r., w drodze aktów wykonawczych, praktyczne ustalenia, określające: a) w jaki sposób wymogi dotyczące jednolitego certyfikatu	N (przepis dotyczy Komisji)	-	-	

	bezpieczeństwa, ustanowione niniejszym artykułem, są spełniane przez wnioskodawcę, i wymieniałe wymagane dokumenty; b) szczegóły procesu certyfikacji, takie jak etapy procedury i terminy każdego etapu tego procesu; c) sposób, w jaki wymogi określone w niniejszym artykule są spełniane przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa na różnych etapach procesu rozpatrywania wniosku o zezwolenie oraz certyfikacji, w tym przy ocenie dokumentacji wnioskodawców; oraz d) okres ważności jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych przez Agencję lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w szczególności w przypadku aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wynikającej ze zmiany rodzaju, zakresu i obszaru działalności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. Uwzględniają one doświadczenia zgromadzone podczas wdrażania rozporządzenia Komisji (WE) nr 653/2007 (14) oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 (15) oraz doświadczenia zgromadzone podczas przygotowywania porozumień o współpracy, o których mowa w art. 11 ust. 1.				
Art. 10 ust. 11	11. Jednolite certyfikaty bezpieczeństwa określają rodzaj i zakres działalności, jakie obejmują, oraz obszar działalności. Jednolite certyfikat bezpieczeństwa może również obejmować bocznicę stanowiącą własność przedsiębiorstwa kolejowego, jeżeli są one ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem.	T	Art. 18b ust. 4 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	4. Jednolite certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności, jaki obejmuje, oraz obszar działalności.	
			Art. 18b ust. 7 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	7. Przewoźnik kolejowy może objąć posiadane przez siebie bocznicę kolejową jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa, jeżeli są one ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego.	
Art. 10 ust. 12	12. Wszelkie decyzje o odmowie wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub wyłączeniu części sieci w związku z negatywną oceną, zgodnie z ust. 7, uzasadnia się należycie. Wnioskodawca może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania odpowiedzi, wystąpić do, stosownie do przypadku, Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, o ponowne rozpatrzenie ich decyzji. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji. W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Komisji Odwoławczej wyznaczonej na mocy art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796.	T	Art. 13ab ust. 9-10 utk (Art. 1 pkt 8 lit. b projektu)	9. Wnioskodawca w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji, o której mowa w ust. 8, może wystąpić, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Do wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy stosuje się ust. 2-8. 10. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy rozpatruje się w terminie 2 miesięcy od dnia jego złożenia za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.	

	W przypadku podtrzymania decyzji odmownej krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej zgodnie z prawem krajowym. Na użytek tej procedury odwoławczej państwa członkowskie mogą wskazywać organ regulacyjny, o którym mowa w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE. W takim przypadku zastosowanie ma art. 18 ust. 3 niniejszej dyrektywy.	N	Art. 16 § 2 Kpa	§ 2. Decyzje mogą być zaskarżane do sądu administracyjnego z powodu ich niezgodności z prawem, na zasadach i w trybie określonych w odrębnych ustawach.	
Art. 10 ust. 13	13. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa na mocy niniejszego artykułu jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego, w okresach nieprzekraczających pięciu lat. Jest on aktualizowany w całości lub częściowo po każdej istotnej zmianie dotyczącej rodzaju lub zakresu działalności.	T	Art. 18b ust. 3 utk (Art. 1 pkt 22 projektu)	3. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany na okres do 5 lat.	
			Art. 18bc ust. 3 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	3. Na wniosek przewoźnika kolejowego Prezes UTK przedłuża wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa na okres nieprzekraczający 5 lat.	
			Art. 18bc ust. 1 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	Art. 18bc. 1. Na wniosek przewoźnika kolejowego Prezes UTK aktualizuje wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa w całości albo w części: 1) po każdej istotnej zmianie dotyczącej rodzaju lub zakresu działalności; 2) przy zmianie obszaru działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w zakresie stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej; 3) w przypadku wprowadzenia zmian w prawodawstwie dotyczącym bezpieczeństwa kolei.	Przypadek wskazany w pkt 2 wynika z art. 10 ust. 14 dyrektywy. Przypadek z pkt 3 wynika z przepisów rozporządzenia 2018/763.
Art. 10 ust. 14	14. W przypadku gdy wnioskodawca uzyskał jednolity certyfikat bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5–7 i pragnie rozszerzyć obszar działalności lub gdy uzyskał jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany zgodnie z ust. 8 i pragnie rozszerzyć obszar działalności na inne państwo członkowskie, uzupełnia dokumentację o dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru działalności. Przedsiębiorstwo kolejowe składa dokumentację w Agencji, która po przeprowadzeniu procedur, o których mowa w ust. 4–7, wydaje zaktualizowany jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący rozszerzony obszar działalności. W tym przypadku do celów oceny dokumentacji określonej w ust. 3 lit. b) zasięga	T	Art. 18bc ust. 2 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	2. W przypadku zmiany obszaru działalności polegającej na jego rozszerzeniu przewoźnik kolejowy dołącza do wniosku dokumentację dotyczącą dodatkowego obszaru działalności.	
			Art. 18bc ust. 5 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	5. Do postępowań dotyczących aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa stosuje się przepisy art. 18b ust. 2, 4 i 5, art. 18ba oraz art. 18bb ust. 1 i 2.	

	się jedynie opinii krajowych organów ds. bezpieczeństwa państwa, na które ma nastąpić rozszerzenie działalności.				
	W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe uzyskało jednolity certyfikat bezpieczeństwa zgodnie z ust. 8 i pragnie rozszerzyć obszar działalności w obrębie tego państwa członkowskiego, uzupełnia dokumentację o dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru działalności. Wnioskodawca składa tę dokumentację za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796, do krajowego organu ds. bezpieczeństwa, który po przeprowadzeniu procedur, o których mowa w ust. 8, wydaje zaktualizowany jednolity certyfikat bezpieczeństwa obejmujący rozszerzony obszar działalności.	T	Art. 18bc ust. 2 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	2. W przypadku zmiany obszaru działalności polegającej na jego rozszerzeniu przewoźnik kolejowy dołącza do wniosku dokumentację dotyczącą dodatkowego obszaru działalności.	
			Art. 18bc ust. 5 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	5. Do postępowań dotyczących aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa stosuje się przepisy art. 18b ust. 2, 4 i 5, art. 18ba oraz art. 18bb ust. 1 i 2.	
Art. 10 ust. 15	15. Agencja i właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wymagać zmiany wydanych przez siebie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w razie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa.	T	Art. 18bc ust. 1 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	3) w przypadku wprowadzenia zmian w prawodawstwie dotyczącym bezpieczeństwa kolei.	
Art. 10 ust. 16	16. Agencja zgłasza właściwym krajowym organom ds. bezpieczeństwa niezwłocznie, a każdym razie w terminie dwóch tygodni, wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Agencja niezwłocznie zgłasza właściwym krajowym organom ds. bezpieczeństwa każde odnowienie, zmianę lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przedsiębiorstwa kolejowego, datę wydania, rodzaj i zakres działalności, ważność certyfikatu i obszar działalności, do którego odnosi się jednolity certyfikat bezpieczeństwa oraz, w przypadku cofnięcia, przyczyny takiej decyzji. W przypadku jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa te same informacje są w tych samych terminach przekazywane Agencji przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa.	T	Art. 18bb ust. 3 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	3. Prezes UTK zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, aktualizowanie, ograniczenie lub cofnięcie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przewoźnika kolejowego, datę wystawienia, zakres i ważność jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – także jego przyczyny.	
Art. 11 ust. 1	1. Na użytek art. 10 ust. 5 i 6 niniejszej dyrektywy Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zawierają porozumienia o współpracy zgodnie z art. 76 rozporządzenia (UE) 2016/796. Porozumienia o współpracy mogą być umowami szczegółowymi lub umowami ramowymi i mogą być zawierane przez jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub większą ich liczbę. Porozumienia o współpracy zawierają uszczegółowiony opis zadań i warunków tworzenia wymiernych wyników, terminy ich osiągnięcia oraz rozdział opłat należnych od wnioskodawcy.	T	Art. 15ab ust. 2 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	2. Prezes UTK zawiera z Agencją porozumienie, o którym mowa w art. 76 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.	
Art. 11 ust. 2	2. Porozumienia o współpracy mogą także zawierać szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy w przypadku sieci wymagających szczególnej fachowości ze względów geograficznych lub historycznych, z uwzględnieniem redukcji	N (przepis opcjonalny)	-	-	

	kosztów i obciążeń administracyjnych ponoszonych przez wnioskodawcę. W przypadku gdy sieci takie są odizolowane od reszty systemu kolejowego Unii, takie szczegółowe porozumienia o współpracy mogą obejmować możliwość zlecania zadań odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia sprawnego i proporcjonalnego przydziału zasobów w zakresie certyfikacji. Te porozumienia o współpracy są zawierane, zanim Agencja podejmie zadania związane z przydzielaniem certyfikatów zgodnie z art. 31 ust. 3.				
Art. 11 ust. 3	3. W przypadku państw członkowskich, w których prześwit toru sieci kolejowej jest różny od prześwitu toru głównej sieci kolejowej na terenie Unii i gdy takie sieci mają takie same wymogi techniczne i operacyjne, co sąsiadujące państwa trzecie, oprócz porozumień o współpracy, o których mowa w ust. 2, wszystkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa tych państw członkowskich zawierają z Agencją wielostronną umowę z myślą o określeniu – w stosownych przypadkach – warunków ułatwienia rozszerzenia obszaru działalności w przypadku certyfikatów bezpieczeństwa wydanych w danych państwach członkowskich.	N (przepis nie dotyczy Polski)	-	-	
Art. 12 ust. 1	1. W celu dopuszczenia do zarządzania infrastrukturą kolejową i eksploataowania jej, zarządca infrastruktury uzyskuje autoryzację w zakresie bezpieczeństwa od krajowego organu ds. bezpieczeństwa w państwie członkowskim, w którym zlokalizowana jest infrastruktura kolejowa.	T	Art. 18a ust. 1 utk (Art. 1 pkt 21 projektu)	1. Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy zarządzającego infrastrukturą kolejową usytuowaną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	
	Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa obejmuje autoryzację potwierdzającą zaakceptowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonego przez zarządcę infrastruktury zgodnie z art. 9, który obejmuje procedury i postanowienia spełniające wymogi niezbędne do bezpiecznego projektowania, utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym, w stosownych przypadkach, do utrzymania i eksploatacji systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji.	T	Art. 4 pkt 18b utk (Art. 1 pkt 5 lit. k projektu)	18b) autoryzacja bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji;	
	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa wyjaśnia wymogi autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i określa, jakie dokumenty są wymagane, w stosownych przypadkach w formie dokumentu zawierającego wytyczne dotyczące wniosków.	T	Art. 18c utk (Art. 1 pkt 24 projektu)	Art. 18c. Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego przewodnik dla wnioskodawców dotyczący wydawania, aktualizacji i przedłużania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa, zawierający wykaz wymaganych dokumentów przedkładanych wraz z wnioskiem.	
Art. 12 ust.	2. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest ważna pięć lat i może być odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury. Jest	N	Art. 18a ust. 3	3. Autoryzacja bezpieczeństwa jest wydawana na okres 5 lat i przedłużana co 5 lat na	

2	ona aktualizowana w całości lub częściowo w każdym przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemach infrastruktury, sygnalizacji lub zasilania energią lub w zasadach ich eksploatacji i utrzymywania. Zarządca infrastruktury informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa o wszystkich takich zmianach bez zbędnej zwłoki.		utk	wniosek zarządcy.	
		T	Art. 18a ust. 4 i 5 utk (Art. 1 pkt 21 lit. c projektu)	4. W przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemie „infrastruktura”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” lub „energia” lub w zasadach ich eksploatacji lub utrzymania, zarządca niezwłocznie zawiadamia o tym Prezesa UTK. 5. Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o których mowa w ust. 4.	
	Po każdej zasadniczej zmianie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa może wymagać zmiany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.	T	Art. 18a ust. 6 utk (Art. 1 pkt 21 lit. c projektu)	6. Prezes UTK : 1) zwraca się do zarządcy w sprawie wystąpienia o aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa - po zmianie przepisów bezpieczeństwa;	
Art. 12 ust. 3	3. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje decyzję w sprawie wniosku o autoryzację w zakresie bezpieczeństwa bezzwłocznie, a najpóźniej cztery miesiące po uzyskaniu od wnioskodawcy wszelkich wymaganych informacji i wszelkich informacji uzupełniających, o które wystąpił.	T	Art. 18a ust. 3a utk (Art. 1 pkt 21 lit. b projektu)	3a. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie, przedłużenie i aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku.	
Art. 12 ust. 4	4. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje Agencję niezwłocznie, a w każdym razie w terminie dwóch tygodni o wydanych, odnowionych, zmienionych lub cofniętych autoryzacjach w zakresie bezpieczeństwa. Zawiadomienie określa nazwę i adres zarządcy infrastruktury, datę wydania, zakres i okres ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – przyczyny takiej decyzji.	T	Art. 18a ust. 3b utk (Art. 1 pkt 21 lit. b projektu)	3b. Każde wydanie, przedłużenie, aktualizowanie, ograniczenie lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa Prezes UTK zgłasza Agencji w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres zarządcy, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji bezpieczeństwa, a w przypadku ograniczenia lub cofnięcia – także jego przyczyny.	
Art. 12 ust. 5	5. W przypadku infrastruktury transgranicznej właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują w zakresie wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.	T	Art. 15aa ust. 1 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: (...) 3) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej oraz	

				koordynowania działań nadzorczych w ramach zapewnienia zgodności podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;	
Art. 13 ust. 1	1. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym oraz zarządcom infrastruktury i ich pracownikom realizującym zadania krytyczne dla bezpieczeństwa sprawiedliwy i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego dla maszynistów i załóg pociągów, jeżeli szkolenie takie jest konieczne do świadczenia usług w ich sieci.	T	Art. 18d ust. 1 utk (Art. 1 pkt 25 projektu)	1. Pracownikom przewoźników kolejowych ubiegających się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach dla maszynistów i drużyn pociągowych oraz swobodny i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego, jeżeli szkolenie takie jest warunkiem uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.	
		N	Art. 18d ust. 3 utk	3. Pracownikom zarządcy wykonującym istotne zadania dotyczące bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach oraz niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego.	
	Usługi szkoleniowe obejmują szkolenie w zakresie niezbędnej znajomości trasy, zasad i procedur działania, systemu sygnalizacji i sterowania ruchem oraz procedur awaryjnych stosowanych na obsługiwanych trasach.	N	Art. 18d ust. 2 utk	2. Szkolenie obejmuje znajomość tras przejazdów pociągów i procedur, systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych.	
	Jeżeli usługi szkoleniowe nie obejmują egzaminów i wydawania certyfikatów, państwa członkowskie zapewniają pracownikom przedsiębiorstw kolejowych i zarządcom infrastruktury dostęp do takich certyfikatów.	N	Art. 18d ust. 7 utk	7. Przewoźnik kolejowy lub zarządca organizujący szkolenie lub egzamin wydaje zainteresowanemu dokument potwierdzający odbycie szkolenia lub złożenie egzaminu.	
	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa dopilnowuje, by usługi szkoleniowe spełniały wymogi zawarte w, odpowiednio, dyrektywie 2007/59/WE, TSI lub krajowych przepisach, o których mowa w art. 8 ust. 3 lit. e).	N	Art. 18d ust. 8 utk	8. Nadzór nad szkoleniami i egzaminem w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa sprawuje Prezes UTK.	
Art. 13 ust. 2	2. Jeżeli zaplecze szkoleniowe jest dostępne tylko za pośrednictwem usług jednego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, państwa członkowskie zapewniają innym przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do nich za rozsądną i niedyskryminującą odpłatnością opartą na kosztach, która może obejmować marżę zysku.	N	Art. 18d ust. 5 i 6 utk	5. Jeżeli przewoźnik kolejowy lub zarządca nie ma warunków do organizowania szkoleń, o których mowa w ust. 1-3, lub przeprowadzania egzaminów, kieruje odpłatnie pracownika do innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy. Opłata za szkolenie lub egzamin stanowi dochód podmiotów prowadzących szkolenie lub egzamin. 6. Opłata za szkolenie i egzamin powinna uwzględniać wyłącznie uzasadnione koszty oraz niewielki zysk, nieprzekraczający 10%	

				tych kosztów. Oplatę tę ustala się na niedyskryminujących zasadach.	
Art. 13 ust. 3	3. Podczas rekrutacji nowych maszynistów, personelu pokładowego oraz personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowe mogą wziąć pod uwagę wszystkie szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie zdobyte wcześniej w innym przedsiębiorstwie kolejowym. W tym celu tacy członkowie personelu są uprawnieni do dostępu do wszelkich dokumentów potwierdzających ich szkolenie, kwalifikacje i doświadczenie, uzyskania ich kopii i przedstawiania tych dokumentów.	N	Art. 18d ust. 9 i 10 utk	9. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy, zatrudniając nowych maszynistów i drużyny pociągowe oraz innych pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem, biorą pod uwagę odbyte szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie kandydatów do pracy zdobyte wcześniej u innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy. 10. Pracownik przewoźnika kolejowego lub zarządcy ma prawo do uzyskania kopii dokumentów potwierdzających jego szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie.	
Art. 13 ust. 4	4. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są odpowiedzialni za poziom wyszkolenia i kwalifikacji swojego personelu wykonującego pracę krytyczną dla bezpieczeństwa.	N	Art. 18d ust. 4 utk	4. Szkolenia, o których mowa w ust. 1-3, organizują przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy, którzy ponoszą odpowiedzialność za poziom wyszkolenia i kwalifikacji pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem.	
Art. 14 ust. 1	1. Każdemu pojazdowi przed rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w rejestrze pojazdów zgodnie z art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797.	T	Art. 23j ust. 1 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	1. Przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), który zapewnia utrzymanie pojazdu w sposób gwarantujący jego bezpieczną eksploatację. Podmiot ten jest ujęty w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR),	
Art. 14 ust. 2	2. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczną eksploatację pociągu, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby pojazdy, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były – dzięki systemowi utrzymania – w stanie poruszać się w bezpieczny sposób. W tym celu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ustanawia dla tych pojazdów system utrzymania i dzięki temu systemowi:	T	Art. 23j ust. 1 i 2 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	1. Przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), który zapewnia utrzymanie pojazdu w sposób gwarantujący jego bezpieczną eksploatację. Podmiot ten jest ujęty w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR). 2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) za pomocą udokumentowanego systemu utrzymania:	
	a) zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu oraz obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i odpowiednimi przepisami TSI;	T	Art. 23j ust. 2 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	1) zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu oraz obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i odpowiednimi przepisami TSI;	

	b) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione w CSM, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;	T	Art. 23j ust. 2 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	2) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (CSM), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;	
	c) zapewnia, by ich wykonawcy wdrażali środki kontroli ryzyka poprzez stosowanie CSM dotyczących monitorowania, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), oraz by powyższe zawarte było w umowach, które są ujawniane na wniosek Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa;	T	Art. 23j ust. 2 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	3) zapewnia umowne zobowiązanie wykonawców do wdrażania środków kontroli ryzyka przez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie monitorowania;	
			Art. 15 ust. 1b utk (Art. 1 pkt 11 projektu)	1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia (UE) 2016/796.	
	d) zapewnia identyfikowalność działań dotyczących utrzymania.	T	Art. 23j ust. 2 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	4) zapewniają identyfikowalność działań dotyczących utrzymania.	
Art. 14 ust. 3	3. System utrzymania obejmuje następujące funkcje: a) funkcję zarządzania, by nadzorować i koordynować funkcje utrzymania, o których mowa w lit. b)–d), i aby zapewniać bezpieczeństwo pojazdu w systemie kolei;	T	Art. 23j ust. 3 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	3. System utrzymania obejmuje następujące funkcje: 1) zarządzania nadzorującą i koordynującą funkcje utrzymania, o których mowa w pkt 2–4, i zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu kolejowego w systemie kolei Unii;	
	b) funkcję rozwoju utrzymania, by zarządzać dokumentacją utrzymania, w tym zarządzać konfiguracją, w oparciu o dane projektowe i operacyjne oraz w oparciu o wyniki i korzyści z doświadczenia;	T	Art. 23j ust. 3 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	2) rozwoju utrzymania zarządzającą dokumentacją utrzymania, w tym konfiguracją pojazdu kolejowego, w oparciu o dane projektowe i operacyjne oraz w oparciu o informacje o funkcjonowaniu pojazdu kolejowego, w tym uzyskane na podstawie dotychczasowych doświadczeń;	
	c) funkcję zarządzania utrzymaniem taboru, by zarządzać wycofaniem pojazdu do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania;	T	Art. 23j ust. 3 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	3) zarządzania utrzymaniem taboru - zarządzającą wycofaniem pojazdu kolejowego do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania;	
	d) funkcję przeprowadzania utrzymania, by przeprowadzać wymagane utrzymanie techniczne pojazdu lub jego części, włącznie z dokumentacją dotyczącą dopuszczenia do eksploatacji.	T	Art. 23j ust. 3 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	4) przeprowadzania utrzymania - w ramach której przeprowadzane jest utrzymanie techniczne pojazdu kolejowego lub jego części oraz przygotowywana jest dokumentacja dotycząca dopuszczenia do eksploatacji	

				pojazdu kolejowego.	
	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wykonuje funkcję zarządzania samodzielnie, może natomiast zlecać innym kontrahentom, takim jak warsztaty utrzymaniowe, funkcje utrzymania określone w lit. b)–d) lub ich część.	T	Art. 23j ust. 4 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	4. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) wykonuje samodzielnie funkcję zarządzania, o której mowa w ust. 3 pkt 1. Funkcje, o których mowa w ust. 3 pkt 2–4, lub ich część mogą zostać zlecone innym podmiotom. .	
	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby wszystkie funkcje określone w lit. a)–d) były zgodne z wymogami i kryteriami oceny przedstawionymi w załączniku III.	T	Art. 23j ust. 5 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	5. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia, aby funkcje, o których mowa w ust. 3, były zgodne z podstawowymi elementami określonymi w ust. 6.	
	Warsztaty utrzymaniowe stosują właściwe sekcje załącznika III, jak określono w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z ust. 8 lit. a), odpowiadające funkcjom i działaniom, które mają zostać certyfikowane.	N (przepis odsyła do aktu wyk.)	-	-	
Art. 14 ust. 4	4. W przypadku wagonów towarowych, i po przyjęciu aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 8 lit. b), w przypadku innych pojazdów, każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jest certyfikowany przez organ akredytowany lub uznany lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, i otrzymuje certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie zgodnie z następującymi warunkami:	T	Art. 23j ust. 7 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	7. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz podmioty wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w ust. 3 pkt 2–4 podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonym w art. 7 rozporządzenia (UE) nr 2019/779.	
	a) procedury akredytacji i uznawania procesów certyfikacji opierają się na kryteriach niezależności, kompetencji i bezstronności;	N	-	-	W Polsce organem certyfikującym jest krajowy organ ds. bezpieczeństwa, wobec którego nie stosuje się procedur akredytacji lub uznania.
	b) system certyfikacji zapewnia dowody, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ustanowił system utrzymania, by zapewnić w przypadku każdego pojazdu, za którego utrzymanie jest odpowiedzialny, stan umożliwiający bezpieczną eksploatację;	T	Art. 23j ust. 9 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	9. W toku procedury certyfikacji, o której mowa w ust. 7, Prezes UTK: 1) uzyskuje dowody potwierdzające, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ustanowił system utrzymania, w celu zapewnienia w przypadku każdego pojazdu kolejowego, za którego utrzymanie jest odpowiedzialny, stanu umożliwiającego bezpieczną eksploatację;	
	c) certyfikacja podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie jest oparta na ocenie zdolności tego podmiotu do spełnienia właściwych wymogów i kryteriów oceny przedstawionych w załączniku III i do spójnego ich stosowania. Powinna obejmować	T	Art. 23j ust. 9 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	2) ocenia zdolność podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) do spełnienia podstawowych elementów określonych w ust.	

	system nadzoru, by zapewnić ciągłą zgodność z tymi wymogami i kryteriami oceny po przyznaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie:		projektu)	6 i do spójnego ich stosowania;	
			Art. 23j ust. 15 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	15. Prezes UTK nadzoruje ciągłą zgodność z wymogami i kryteriami oceny, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779, po przyznaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania.	
	d) certyfikacja warsztatów utrzymaniowych jest oparta na zgodności z właściwymi sekcjami załącznika III stosowanymi do odpowiednich funkcji i działań, które mają zostać certyfikowane.	T	Art. 23j ust. 9 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	3) w przypadku certyfikacji warsztatów utrzymaniowych ocenia zgodność z podstawowymi elementami określonymi w ust. 6 stosowanymi do odpowiednich funkcji i działań, które są certyfikowane.	
	Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, zgodność z warunkami określonymi w akapicie pierwszym może być stwierdzana przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 10 lub 12, i może być potwierdzana w certyfikatach wydawanych zgodnie z tymi procedurami.	T	Art. 23j ust. 14 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	14. W przypadkach określonych w art. 3 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 2019/779 zgodność z warunkami określonymi w ust. 2–6, może zostać potwierdzona w ramach procedur wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.	
Art. 14 ust. 5	5. Certyfikaty wydane zgodnie z ust. 4 są ważne na terytorium całej Unii.	T	Art. 23j ust. 11 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	11. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom, o których mowa w ust. 7, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 2019/779.	
Art. 14 ust. 6	6. Na podstawie zalecenia Agencji Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe przepisy dotyczące określonych w ust. 4 akapit pierwszy warunków certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych, w tym wymogów przedstawionych w załączniku III, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI, oraz – w razie potrzeby – zmienia takie przepisy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3. System certyfikacji mający zastosowanie do wagonów towarowych, przyjęty rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011, stosuje się nadal do momentu rozpoczęcia stosowania aktu wykonawczego, o którym mowa w niniejszym ustępie.	N (przepis dotyczy Komisji)	-	-	-
Art. 14 ust. 7	7. Do dnia 16 czerwca 2018 r. Agencja przeprowadza ocenę systemu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	-

	wagonów towarowych, rozważy korzyści z rozszerzenia tego systemu na wszystkie pojazdy i obowiązkową certyfikację warsztatów utrzymaniowych oraz przedstawia Komisji sprawozdanie.				
Art. 14 ust. 8	8. Na podstawie oceny przeprowadzonej przez Agencję zgodnie z ust. 7 Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje – w stosownych przypadkach – i w razie potrzeby zmienia szczegółowe przepisy określające, które z wymogów przedstawionych w załączniku III mają zastosowanie na potrzeby: a) funkcji utrzymania pełnionych przez warsztaty utrzymaniowe, w tym szczegółowe przepisy zapewniające jednolite wdrożenie certyfikacji warsztatów utrzymaniowych, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI; b) certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów innych niż wagony towarowe, na podstawie technicznej charakterystyki takich pojazdów, w tym szczegółowe przepisy zapewniające jednolite wdrożenie warunków certyfikacji przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdów innych niż wagony towarowe, zgodnie z odpowiednimi CSM i TSI. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3.	N (przepis dotyczy Komisji)	-	-	-
Art. 15 ust. 1	1. Państwa członkowskie mogą spełnić obowiązki związane z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie za pomocą środków alternatywnych w stosunku do systemu utrzymania ustanowionego w art. 14 w następujących przypadkach: a) pojazdy zarejestrowane w państwie trzecim i utrzymywane zgodnie z prawem tego państwa; b) pojazdy używane w ramach sieci lub linii, których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii i w przypadku których spełnienie wymogów określonych w art. 14 ust. 2 zapewniane jest na mocy międzynarodowych porozumień z państwami trzecimi; c) wagony towarowe i wagony pasażerskie użytkowane wspólnie z państwami trzecimi, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii; d) pojazdy używane w ramach sieci, o których mowa w art. 2 ust. 3, oraz sprzęt wojskowy i sprzęt służący do transportu specjalnego, wymagającego specjalnego zezwolenia krajowego organu ds. bezpieczeństwa wydanego przed rozpoczęciem ich używania. W tym przypadku odstępstwa udzielane są na okres nie dłuższy niż pięć lat.	T	Art. 23j ust. 12 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	12. Zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku: 1) pojazdów kolejowych zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie, 2) pojazdów kolejowych eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm i w przypadku, gdy spełnienie warunków określonych w ust. 1, zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, 3) wagonów towarowych i wagonów pasażerskich użytkowanych wspólnie z państwami trzecimi, w których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm - może realizować przewoźnik kolejowy przemieszczający te pojazdy kolejowe na	

				terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, po uzyskaniu od Prezesa UTK certyfikatu, o którym mowa w ust. 8.	
Art. 15 ust. 2	2. Środki alternatywne, o których mowa w ust. 1, wdrażane są poprzez odstępstwa udzielane przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję: a) przy rejestrowaniu pojazdów zgodnie z przepisami art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797 w zakresie określania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie; b) przy wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym i zarządom infrastruktury zgodnie z przepisami art. 10 i 12 niniejszej dyrektywy w zakresie określania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie lub ich certyfikacji.	T	Art. 23j ust. 12 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	Jw.	
Art. 15 ust. 3	3. Odstępstwa są określane i uzasadniane w rocznym sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19. Jeżeli wydaje się, że w systemie kolei Unii podejmowane jest nieuzasadnione ryzyko w zakresie bezpieczeństwa, Agencja bezzwłocznie informuje o tym fakcie Komisję. Komisja kontaktuje się z zainteresowanymi stronami oraz, w razie potrzeby, zwraca się do danego państwa członkowskiego o wycofanie decyzji o odstępstwie.	T	Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. f utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	3. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający: 1) informacje o: f) przewoźnikach kolejowych realizujących zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM),	
Rozdział IV	Krajowe organy ds. bezpieczeństwa				
Art. 16 ust. 1	1. Każde państwo członkowskie ustanawia krajowy organ ds. bezpieczeństwa.	N	Art. 10 ust. 1 utk	1. Centralnym organem administracji rządowej będącym krajowym organem ds. bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach: (...)	
	Państwa członkowskie zapewniają, by krajowy organ ds. bezpieczeństwa dysponował konieczną wewnętrzną i zewnętrzną zdolnością organizacyjną w zakresie zasobów ludzkich i materialnych..	N	Art. 12 utk	Art. 12 1. Prezes UTK wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego. 2. W skład Urzędu Transportu Kolejowego wchodzi oddziały terenowe. 3. Prezes Rady Ministrów nadaje, w drodze zarządzenia, statut określający organizację Urzędu Transportu Kolejowego oraz siedziby oddziałów terenowych.	

				4. Szczegółową organizację oraz podział zadań w Urzędzie Transportu Kolejowego określa Prezes UTK w regulaminie organizacyjnym. Ponadto, należy mieć na uwadze, że w celu m.in. zapewnienia odpowiednich zdolności organizacyjnych w zakresie zasobów ludzkich i materialnych, Prezes UTK dysponuje odpowiednią częścią budżetu państwa.	
	Taki organ jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury, wnioskodawcy lub podmiotu zamawiającego oraz podmiotu udzielającego zamówień na usługi publiczne. Z zastrzeżeniem zachowania takiej niezależności instytucją tą może być departament w krajowym ministerstwie odpowiedzialnym za sprawy transportu	N	Art. 11a utk	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. 16 ust. 2	2. Krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa powierza się przynajmniej następujące zadania:	N	Art. 13 ust. 1a utk (Art. 1 pkt 6 lit. a projektu)	1a. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy:	
	a) zezwalanie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” składających się na system kolei Unii zgodnie z art. 18 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797;	T .	Art. 13 ust. 2 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 6 lit. b projektu)	1) wydawanie, odmowa wydania i cofanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych "infrastruktura", "energia" i "sterowanie - urządzenia przytorowe", znajdujących się na	

			terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;	
b) wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797;	T	Art. 13 ust. 2 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 6 lit. b projektu)	2) wydawanie, odnawianie, zmiana i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu w przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;	
c) wspieranie Agencji w wydawaniu, odnawianiu, zmianie i cofaniu zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu zgodnie z art. 24 dyrektywy (UE) 2016/797;	T	Art. 15ab ust. 1 pkt 2 (Art. 1 pkt 12 projektu)	2) wydawania, odnawiania, zmiany i unieważniania zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu;	
d) kontrolowanie na swoim terytorium zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami zgodnie z art. 8 dyrektywy (UE) 2016/797;	T.	Art. 13 ust. 2 pkt 2b utk (Art. 1 pkt 6 lit. b projektu)	2b) kontrola na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;	
e) zapewnianie przypisywania numerów pojazdów zgodnie z art. 46 dyrektywy (UE) 2016/797 i bez uszczerbku dla art. 47 ust. 4 tej dyrektywy;	T	Art. 13 ust. 2 pkt 7 utk (Art. 1 pkt 6 lit. b projektu)	7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdów kolejowych (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);	
f) wspieranie Agencji w wydawaniu, odnawianiu, zmianie i cofaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 10 ust. 5;	T	Art. 15ab ust. 1 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	Art. 15ab. 1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie: 1) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa;	
g) wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 10 ust. 8;	T	Art. 13 ust. 1a pkt 1 utk (Art. 1 pkt 6 lit. a projektu)	1) wydawanie, przedłużanie, aktualizacja, ograniczanie i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;	
h) wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przyznawanych zgodnie z art. 12;	T	Art. 13 ust. 1a pkt 1 utk (Art. 1 pkt 6 lit. a projektu)	1) wydawanie, przedłużanie, aktualizacja, ograniczanie i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;	
i) monitorowanie, promowanie oraz, w stosownych przypadkach, egzekwowanie i aktualizacja regulacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym systemu przepisów krajowych;	T			

	j) nadzorowanie przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury zgodnie z art. 17;	T	Art. 13 ust. 1a pkt 4 utk (Art. 1 pkt 6 lit. a projektu)	4) kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz nadzorowanie zgodności działania zarządców lub przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego;	
	k) w odpowiednich przypadkach, i w zgodzie z przepisami krajowymi, wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE;	N	Art. 13 ust. 1a pkt 2 utk	2) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie, przywracanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizacja danych zawartych w licencji maszynisty, wydawanie wtórników licencji maszynisty oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych dokumentów;	
	l) w odpowiednich przypadkach, i w zgodzie z przepisami krajowymi, wydawanie, odnawianie, zmiana i cofanie certyfikatów wydanych podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie.	T	Art. 13 ust. 1a pkt 3 utk (Art. 1 pkt 6 lit. a projektu)	3) pełnienie funkcji organu certyfikującego, o którym mowa w art. 2 lit. b rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139I z 27.05.2019, str. 360, z późn. zm. ¹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 2019/779”;	
Art. 16 ust. 3	3. Zadania, o których mowa w ust. 2, nie mogą być przekazane lub zlecone zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwu kolejowemu ani podmiotowi zamawiającemu.	N	-	-	
Art. 17 ust. 1	1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa nadzorują stałe przestrzeganie prawnego obowiązku spoczywającego na przedsiębiorstwach kolejowych lub zarządcach infrastruktury do stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9.	T	Art. 18be ust. 1 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	1. Prezes UTK nadzoruje stosowanie przez zarządców i przewoźników kolejowych systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a, uwzględniając zasady określone we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (CSM).	
	W tym celu krajowe organy ds. bezpieczeństwa stosują zasady określone w stosownej CSM, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), zapewniając, by działania w zakresie nadzoru obejmowały w szczególności sprawdzanie stosowania przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury:	T	Art. 18be ust. 2 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	2. Nadzór, o którym mowa w ust. 1, obejmuje kontrole mające na celu sprawdzenie stosowania:	
	a) systemu zarządzania bezpieczeństwem, aby monitorować jego	T	Art. 18be ust.	1) systemu zarządzania bezpieczeństwem w	

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

	skuteczność;		2 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	celu monitorowania jego skuteczności;	
	b) indywidualnych lub częściowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym czynności operacyjnych, dostarczania usług utrzymania i materiałów oraz zatrudniania wykonawców, aby monitorować ich skuteczność; oraz	T	Art. 18be ust. 2 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	2) indywidualnych lub częściowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym czynności operacyjnych, dostarczania usług utrzymania i materiałów oraz zatrudniania wykonawców w celu monitorowania ich skuteczności;	
	c) stosownych CSM, o których mowa w art. 6.	T	Art. 18be ust. 2 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	3) odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).	
	Działania nadzorcze dotyczące tego punktu mają również w odpowiednich przypadkach zastosowanie do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.	T	Art. 18be ust. 4 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	4. W przypadku podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), nadzór, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się w celu zapewnienia stosowania przez te podmioty odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).	
Art. 17 ust. 2	2. Przedsiębiorstwa kolejowe informują właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa z co najmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem o każdej nowej operacji transportu kolejowego, aby umożliwić tym organom zaplanowanie działań nadzorczych. Przedsiębiorstwa kolejowe informują również o podziale na kategorie pracowników i typy pojazdów.	T	Art. 18bd ust.1 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	1. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK, z co najmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem o planowanym rozpoczęciu przewozów na zmienionych warunkach dotyczących rodzaju i zakresu działalności.	Zgodnie z opinią Komisji Europejskiej art. 17 ust. 2 dyrektywy należy czytać z art. 10 ust. 2.
Art. 17 ust. 3	3. Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa o wszelkich istotnych zmianach informacji, o których mowa w ust. 2.	T	Art. 18bd ust.2 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	2. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o znaczących zmianach dotyczących kategorii zawodowej pracowników lub typów użytkowanych pojazdów w terminie 7 dni od daty zakończenia procesu oceny znaczenia zmiany.	
Art. 17 ust. 4	4. Monitorowanie zgodności z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi czasu pracy, jazdy i odpoczynku maszynistów jest zapewniane przez właściwe organy wyznaczone przez państwa członkowskie. Jeżeli monitorowanie zgodności nie jest wykonywane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa, właściwe organy współpracują z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, by umożliwić krajowym organom ds. bezpieczeństwa wypełnianie ich roli w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem kolei.	N	Art. 1 i 14 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy	Art.1.Państwowa Inspekcja Pracy jest organem powołanym do sprawowania nadzoru i kontroli przestrzegania prawa pracy, w szczególności przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, a także przepisów dotyczących legalności zatrudnienia i innej pracy zarobkowej w zakresie określonym w ustawie. Art.14.1. Państwowa Inspekcja Pracy przy realizacji zadań współdziała ze związkami	

				zawodowymi, organizacjami pracodawców, organami samorządu załogi, radami pracowników, społeczną inspekcją pracy, publicznymi służbami zatrudnienia w rozumieniu przepisów o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, Pełnomocnikiem Rządu do Spraw Równego Traktowania oraz z organami administracji państwowej, w szczególności z organami nadzoru i kontroli nad warunkami pracy oraz organami Krajowej Administracji Skarbowej, a także z Policją, Strażą Graniczną, Zakładem Ubezpieczeń Społecznych i organami samorządu terytorialnego. 2. Państwowa Inspekcja Pracy jest uprawniona do nieodpłatnego korzystania z danych zgromadzonych: 1) w Centralnym Rejestrze Podmiotów – Krajowej Ewidencji Podatników; 1a) w rejestrze podatników VAT; 2) w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) prowadzonym przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego; 3) przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych na koncie ubezpieczonego i koncie płatnika składek, o których mowa odpowiednio w art. 40 i 45 ustawy z dnia 13 października 1998r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz.U. z 2019 r. poz. 300, 303 i 730), w zakresie podlegania ubezpieczeniom społecznym, a także danych o wypadkach przy pracy uzyskanych na podstawie ustawy z dnia 30 października 2002r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 1376 i 1669); 4) w Powszechnym Elektronicznym Systemie Ewidencji Ludności (RCI PESEL); 5) w rejestrze bezrobotnych; 6) w Krajowym Rejestrze Sądowym; 7) w Krajowym Rejestrze Karnym. 3. Państwowa Inspekcja Pracy może, na wniosek związków zawodowych, prowadzić szkolenie i instruktaż oraz udzielać pomocy w szkoleniu społecznych inspektorów pracy, a także podejmować działania na rzecz doskonalenia i zwiększenia skuteczności działania społecznej inspekcji pracy. 4. Państwowa Inspekcja Pracy ma prawo – w uzasadnionych przypadkach – występować do organów administracji publicznej, w tym naczelników urzędów	
--	--	--	--	--	--

				skarbowych i dyrektorów izb administracji skarbowej, a także Zakładu Ubezpieczeń Społecznych oraz innych właściwych podmiotów z wnioskiem o udzielenie informacji niezbędnych do udzielenia porad, o których mowa w art. 10 ust. 1 pkt 14a. 5. Podmioty, o których mowa w ust. 4, mają obowiązek udzielenia informacji, o których mowa w tym przepisie, w terminie 15 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku Państwowej Inspekcji Pracy, chyba że udzielenie informacji przez te podmioty wymaga uprzedniego przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego lub kontroli. O przyczynach opóźnienia podmiot informuje niezwłocznie Państwową Inspekcję Pracy	
Art. 17 ust. 5	5. W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przestał spełniać warunki certyfikacji, wówczas zwraca się do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie tego certyfikatu. Agencja niezwłocznie informuje wszystkie właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Agencja może ograniczyć lub cofnąć jednolity certyfikat bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji.	T	Art. 18bf ust. 1 utk (Art. 1 pkt 18 projektu)	1. Prezes UTK występuje do Agencji o ograniczenie albo cofnięcie wydanego przez nią jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, jeżeli przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, albo zastosowany wobec niego, na podstawie art. 14 ust. 2a, tymczasowy środek bezpieczeństwa obejmuje okres powyżej 3 miesięcy.	
	W przypadku rozbieżności zdań między Agencją a krajowym organem ds. bezpieczeństwa zastosowanie ma procedura arbitrażowa wskazana w art. 10 ust. 7. Jeżeli w wyniku takiej procedury arbitrażowej jednolity certyfikat bezpieczeństwa nie jest ani ograniczony ani cofnięty, tymczasowe środki bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, zostają zawieszone.	T	Art. 18bf ust. 2 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	2. W przypadku, gdy Agencja nie zgadza się z wnioskiem Prezesa UTK, o którym mowa w ust. 1, stosuje się art. 18ba ust. 2 i 3. Jeżeli jednolity certyfikat bezpieczeństwa nie zostanie ograniczony albo cofnięty, Prezes UTK cofa tymczasowe środki bezpieczeństwa.	
	W przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa sam wydał jednolity certyfikat bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 ust. 8, może on ograniczyć lub cofnąć certyfikat, podając uzasadnienie tej decyzji, i informuje Agencję.	T	Art. 18bf ust. 3 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	3. Prezes UTK ogranicza albo cofa wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa, jeżeli stwierdzi, że przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki jego wydania.	
			Art. 18bb ust. 3 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	3. Prezes UTK zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, aktualizowanie, ograniczenie lub cofnięcie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przewoźnika kolejowego, datę wystawienia, zakres i ważność jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia - także jego przyczyny.	

			Art. 107 § 1 pkt 6 kpa	§1. Decyzja zawiera: (...) 6) uzasadnienie faktyczne i prawne;	
	Posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, którego certyfikat został ograniczony lub cofnięty przez Agencję lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, ma prawo odwołania się zgodnie z art. 10 ust. 12.	N	Art. 127 § 3 kpa	Art. 127. §3. Od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy; do wniosku tego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań od decyzji.	
Art. 17 ust. 6	6. Jeżeli podczas działań nadzorczych krajowy organ ds. bezpieczeństwa stwierdzi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, może w dowolnym momencie zastosować tymczasowe środki bezpieczeństwa, obejmujące m.in. bezzwłocznie ograniczenie lub zawieszenie właściwych działań. Jeżeli jednolity certyfikat bezpieczeństwa został wydany przez Agencję, krajowy organ ds. bezpieczeństwa bezzwłocznie informuje o tym Agencję i przedstawia materiały dowodowe na poparcie swojej decyzji.	T	Art. 14 ust. 2a i 2b utk (Art. 1 pkt 9 lit. c projektu)	2a. Jeżeli Prezes UTK, w wyniku przeprowadzonych działań nadzorczych prowadzonych zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 16, z późn. zm.) stwierdzi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wprowadza, w drodze decyzji, tymczasowe środki bezpieczeństwa obejmujące zawieszenie lub ograniczenie działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa.” 2b. Prezes UTK informuje Agencję o wprowadzeniu tymczasowych środków bezpieczeństwa wobec przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję, w terminie 7 dni od dnia ich wprowadzenia. Do informacji Prezes UTK dołącza materiały dowodowe uzasadniające swoją decyzję.	
			Art. 14 ust. 3 utk (Art. 1 pkt 9 lit. d projektu)	3. Decyzjom, o których mowa w ust. 2 i 2a, Prezes UTK nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.	

	Jeżeli Agencja stwierdzi, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie spełnia już warunków certyfikacji, bezzwłocznie ogranicza lub cofa certyfikat.	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-
	Jeżeli Agencja stwierdzi, że środki zastosowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa są nieproporcjonalne do sytuacji, może zwrócić się do tego organu o ich wycofanie lub o dostosowanie ich do sytuacji. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować rozwiązanie możliwe do zaakceptowania przez obie strony. W razie potrzeby w procesie tym uczestniczy również przedsiębiorstwo kolejowe. Jeżeli procedura ta nie doprowadzi do rozwiązania, decyzja krajowego organu ds. bezpieczeństwa dotycząca zastosowania środków tymczasowych pozostaje w mocy.	T	Art. 14 ust. 2c-2e utk (Art. 1 pkt 9 lit. c projektu)	2c. W przypadku gdy Agencja zwróci się do Prezesa UTK o wycofanie lub modyfikację wprowadzonego tymczasowego środka bezpieczeństwa, Agencja i Prezes UTK współpracują, w celu wypracowania rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez obie strony. 2d. W uzasadnionych przypadkach, do współpracy, o której mowa w ust. 2c, włącza się przewoźnika kolejowego. 2e. Jeżeli Agencja i Prezes UTK nie dojdą do porozumienia w przypadku, o którym mowa w ust. 2c, decyzja Prezesa UTK o wprowadzeniu tymczasowych środków bezpieczeństwa pozostaje w mocy.
	Decyzja krajowego organu ds. bezpieczeństwa dotycząca tymczasowych środków bezpieczeństwa podlega krajowej kontroli sądowej, o której mowa w art. 18 ust. 3. W takim przypadku tymczasowe środki bezpieczeństwa mogą być stosowane do końca kontroli sądowej, bez uszczerbku dla ust. 5.	N	Art. 16 § 2 Kpa	§ 2. Decyzje mogą być zaskarżane do sądu administracyjnego z powodu ich niezgodności z prawem, na zasadach i w trybie określonych w odrębnych ustawach.
	Jeżeli okres obowiązywania środka tymczasowego przekracza trzy miesiące, krajowy organ ds. bezpieczeństwa zwraca się do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa; zastosowanie ma procedura przewidziana w ust. 5.	T	Art. 18bf ust. 1 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	1. Prezes UTK występuje do Agencji o ograniczenie albo cofnięcie wydanego przez nią jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, jeżeli przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, albo zastosowany wobec niego, na podstawie art. 14 ust. 2a, tymczasowy środek bezpieczeństwa obejmuje okres powyżej 3 miesięcy.
Art. 17 ust. 7	7. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa nadzoruje, czy podsystemy „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” są zgodne z zasadniczymi wymaganiami, i zapewnia taką zgodność. W przypadku infrastruktury transgranicznej będzie wykonywał działania nadzorcze we współpracy z innymi właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że zarządca infrastruktury nie spełnia już warunków koniecznych do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, to ogranicza lub cofa autoryzację, podając przyczyny swojej decyzji.	T	Art. 15aa ust. 1 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: (...) 3) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej oraz koordynowania działań nadzorczych w ramach zapewnienia zgodności podsystemów

				„sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;	
			Art. 18a ust. 6 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 21 lit. c projektu)	6. Prezes UTK: (...) 2) ogranicza albo cofa autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji, w przypadku gdy uzna, że autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie posiadania autoryzacji bezpieczeństwa.”;	
Art. 17 ust. 8	8. Nadzorując skuteczność systemów zarządzania bezpieczeństwem wdrożonych przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe, krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wziąć pod uwagę wyniki podmiotów w dziedzinie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 4 ust. 4 niniejszej dyrektywy, oraz, w odpowiednich przypadkach, ośrodków szkoleniowych, o których mowa w dyrektywie 2007/59/WE, w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei. Niniejszy ustęp ma zastosowanie bez uszczerbku dla obowiązków przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 4 ust. 3 niniejszej dyrektywy.	T	Art. 18be ust. 3 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	3. W ramach wykonywanego nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK wykorzystuje dokumentację zgromadzoną podczas wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, a także może brać pod uwagę wyniki w zakresie bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, oraz, w odpowiednich przypadkach, ośrodków szkoleniowych w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei.	
Art. 17 ust. 9	9. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, w których działa przedsiębiorstwo kolejowe, współpracują w zakresie koordynowania swoich działań nadzorczych dotyczących przedsiębiorstwa kolejowego, aby zapewnić wymianę wszystkich kluczowych informacji dotyczących konkretnych przedsiębiorstw kolejowych, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk i ich osiągnięć w dziedzinie bezpieczeństwa. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa wymienia również informacje z innymi właściwymi organami ds. bezpieczeństwa i Agencją, jeżeli stwierdzi, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie podejmuje niezbędnych środków kontroli ryzyka.	T	Art. 15aa ust. 1 pkt 1 i 2 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: 1) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu wyeliminowania nakładania się działań nadzorczych przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającego zakresu nadzoru; 2) wymiany informacji dotyczących przewoźników kolejowych, o których mowa w pkt 1, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk, stosowania środków ich kontroli, podejmowanych działań nadzorczych, a także osiąganych wyników w zakresie bezpieczeństwa;	

	Współpraca ta zapewnia wystarczający zakres nadzoru i wyeliminowanie nakładania się inspekcji i audytów. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wypracować wspólny plan nadzoru, aby zapewnić okresowe przeprowadzanie audytów i innych inspekcji, z uwzględnieniem rodzaju i zakresu działalności w każdym państwie członkowskim, którego to dotyczy.	T	Art. 15aa ust. 1 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: 1) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu wyeliminowania nakładania się działań nadzorczych przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającego zakresu nadzoru;	
			Art. 15aa ust. 2 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	2. Prezes UTK może opracować z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej wspólny plan nadzoru, aby zapewnić okresowe przeprowadzanie audytów i kontroli, z uwzględnieniem rodzaju i zakresu działalności w każdym państwie członkowskim, którego to dotyczy.	
	Agencja wspomaga takie działania koordynacyjne poprzez opracowywanie wytycznych.	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	
Art. 17 ust. 10	10. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa może skierować ostrzeżenie do zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w przypadku gdy nie przestrzegają oni swoich obowiązków określonych w ust. 1.	T	Art. 14aa utk (Art. 1 pkt 10 projektu)	„14aa. 1.W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa przez przewoźnika kolejowego, zarządcę, użytkownika bocznic kolejowej, przedsiębiorcę zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, jednostkę notyfikowaną, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora lub dysponenta, Prezes UTK może wystosować do tego podmiotu pisemne ostrzeżenie. 2. Ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera: 1) opis oraz charakter naruszenia; 2) wskazanie przepisu, który został naruszony; 3) termin na udzielenie odpowiedzi o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia w celu usunięcia stwierdzonego	

				naruszenia, wraz z ich harmonogramem. 3. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, do którego Prezes UTK wystosował ostrzeżenie jest obowiązany udzielić odpowiedzi o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia w celu usunięcia stwierdzonego naruszenia, wraz z ich harmonogramem, we wskazanym w ostrzeżeniu terminie.”	
Art. 17 ust. 11	11. Krajowe organ ds. bezpieczeństwa wykorzystują informacje zgromadzone przez Agencję podczas oceny dokumentacji, o której mowa w art. 10 ust. 5 lit. a), do celów nadzoru przedsiębiorstwa kolejowego po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Wykorzystują one informacje zgromadzone podczas procedury udzielania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 12 do celów nadzoru nad zarządcą infrastruktury.	T	Art. 18be ust. 3 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	3. W ramach wykonywanego nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK wykorzystuje dokumentację zgromadzoną podczas wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, a także może brać pod uwagę wyniki w zakresie bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, oraz, w odpowiednich przypadkach, ośrodków szkoleniowych w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei.	
Art. 17 ust. 12	12. Do celów odnawiania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa Agencja lub właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa w przypadku certyfikatu bezpieczeństwa wydanego zgodnie z art. 10 ust. 8 wykorzystują informacje zgromadzone podczas działań nadzorczych. Do celów odnawiania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykorzystuje również informacje zgromadzone podczas swoich działań nadzorczych.	T	Art. 18a ust. 3c utk (Art. 1 pkt 21 lit. b projektu)	3c. Do celów przedłużania autoryzacji bezpieczeństwa Prezes UTK wykorzystuje informacje uzyskane podczas działań nadzorczych.	
			Art. 18bc ust. 4 utk (Art. 1 pkt 23 projektu)	4. W celu przedłużenia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa Prezes UTK wykorzystuje informacje uzyskane podczas działań nadzorczych.	
Art. 17 ust. 13	13. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa dokonują ustaleń niezbędnych do koordynowania i zapewniania pełnej wymiany informacji, o których mowa w ust. 10, 11 i 12.	T	Art. 15aa ust. 1 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: (...) 2) wymiany informacji dotyczących przewoźników kolejowych, o których mowa w pkt 1, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk, stosowania środków ich kontroli, podejmowanych działań nadzorczych, a także osiągniętych wyników w	

				zakresie bezpieczeństwa;	
			Art. 15ab ust. 1 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie: 4) wymiany informacji z nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi posiadającymi jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję;	
Art. 18 ust. 1	1. Agencja, rozpatrując wnioski dotyczące jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, zgodnie z art. 10 ust. 1, oraz krajowe organy ds. bezpieczeństwa wykonują swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty. W szczególności zapewniają one wszystkim zainteresowanym stronom możliwość wypowiedzenia się oraz przedstawiają uzasadnienie swoich decyzji.	T	Art. 8 § 1 Kpa	§ 1. Organy administracji publicznej prowadzą postępowanie w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania.	
			Art. 10 § 1 Kpa	§ 1. Organy administracji publicznej obowiązane są zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwić im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań	
	Natychmiast odpowiadają one na wnioski i zapytania oraz bezzwłocznie zgłaszają swoje prośby o informacje oraz podejmują swoje decyzje w ciągu czterech miesięcy po dostarczeniu przez wnioskodawcę wszystkich potrzebnych informacji. Wykonując zadania, o których mowa w art. 16, w każdej chwili mogą zażądać pomocy technicznej od zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych lub innych kompetentnych podmiotów.	T	Art. 12 § 1 i § 2 Kpa	§ 1. Organy administracji publicznej powinny działać w sprawie wnikliwie i szybko, posługując się możliwie najprostszymi środkami prowadzącymi do jej załatwienia. § 2. Sprawy, które nie wymagają zbierania dowodów, informacji lub wyjaśnień, powinny być załatwione niezwłocznie	
			Art. 13 ust. 7g utk (Art. 1 pkt 6 lit. c projektu)	7g. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1a i 2, może żądać pomocy technicznej od zarządców, przewoźników kolejowych, jednostek notyfikowanych, oraz jednostek organizacyjnych wykonujących zadania, o których mowa w art. 22g ust. 1.	
	W procesie rozwijania krajowych ram regulacyjnych krajowy organ ds. bezpieczeństwa konsultuje się ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników.	T	Art. 13 ust. 1a pkt 10 utk (Art. 1 pkt 6 lit. a projektu)	10) konsultowanie kierunków rozwoju ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami, przewoźnikami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników.”,	
Art. 18 ust.	2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa są uprawnione do	T	Art. 15 ust. 1b	1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt	

2	prowadzenia wszelkich inspekcji, audytów i dochodzeń niezbędnych do wykonywania ich zadań i mają wolny dostęp do wszystkich niezbędnych dokumentów i pomieszczeń, instalacji i sprzętu zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz, w razie konieczności, wszelkich podmiotów, o których mowa w art. 4. Agencja ma takie same prawa wobec przedsiębiorstw kolejowych, kiedy wykonuje swoje zadania certyfikacyjne zgodnie z art. 10 ust. 5.		utk (Art. 1 pkt 11 projektu)	1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia (UE) 2016/796.	
Art. 18 ust. 3	3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki dla zapewnienia, by decyzje podejmowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa podlegały kontroli sądowej.	N	Art. 16 § 2 Kpa	§ 2. Decyzje mogą być zaskarżane do sądu administracyjnego z powodu ich niezgodności z prawem, na zasadach i w trybie określonych w odrębnych ustawach.	
Art. 18 ust. 4	4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń, w szczególności w ramach ustanowionej przez Agencję sieci w celu ujednolicenia ich kryteriów decyzyjnych w całej Unii.	T	Art. 15aa ust. 1 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie: (...)	
			Art. 15aa ust. 4 utk (Art. 1 pkt 12 projektu)	4. Prezes UTK bierze udział w pracach sieci krajowych organów ds. bezpieczeństwa, o której mowa w art. 38 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004	
Art. 19	Krajowe organy ds. bezpieczeństwa publikują sprawozdanie roczne dotyczące ich działań w poprzednim roku i przesyłają je do Agencji do dnia 30 września. Sprawozdanie to zawiera informacje o:	T	Art. 17ab ust. 4 utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	4. Roczny raport, o którym mowa w ust. 3, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następującego po okresie sprawozdawczym.	
			Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. e utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	3. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający: 1) informacje o: (...) e) działalności prowadzonej w poprzedzającym roku,	
	a) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją CSI na szczeblu państwa członkowskiego, zgodnie z art. 5 ust. 1;	T	Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. a utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	1) informacje o: a) stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) na poziomie krajowym i realizacji krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania	

			przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST),	
	b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei;	T	Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. b utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	b) zmianach w prawodawstwie dotyczącym bezpieczeństwa kolei,
	c) stanie certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;	T	Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. c i d utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	c) wydanych jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa, d) certyfikatach dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM),
	d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w tym o liczbie i wynikach inspekcji i audytów;	T	Art. 17ab ust. 3 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	2) wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi, w tym informacje o liczbie i wynikach przeprowadzonych kontroli oraz audytów;
	e) odstępstwach, co do których decyzję podjęto zgodnie z art. 15; oraz	T	Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. f utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	f) przewoźnikach kolejowych realizujących zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM),
	f) doświadczeniach przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury w stosowaniu odnośnych CSM.	T	Art. 17ab ust. 3 pkt 1 lit. h utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	h) doświadczeniach przewoźników kolejowych i zarządców w stosowaniu odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM);
Rozdział V	Dochodzenie w sprawie wypadków i incydentów			
Art. 20 ust. 1	1. Państwa członkowskie zapewniają, by dochodzenie było prowadzone przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 22, po każdym poważnym wypadku w systemie kolei Unii. Celem tego dochodzenia jest możliwa poprawa bezpieczeństwa kolei i zapobieganie wypadkom.	N	Art. 28e ust.1 utk	1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.
Art. 20 ust. 2	2. Organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 22, może także badać te wypadki i incydenty, które w nieznacznie zmienionych warunkach mogłyby prowadzić do poważnych wypadków, obejmujących zaprzestanie funkcjonowania podsystemów	T	Art. 28e ust. 2 utk (Art. 1 pkt 61)	2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi

	strukturalnych lub składników interoperacyjności systemu kolei Unii.		projektu)	zaprzeszanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności .	
	Organ dochodzeniowy może zdecydować, czy wszcząć dochodzenie w sprawie takiego wypadku lub incydentu. Podejmując decyzję, powinien on wziąć pod uwagę: a) wagę wypadku lub incydentu;	N	Art. 28e ust. 3 pkt 1 utk	3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2 i 2a, podejmuje przewodniczący Komisji, biorąc pod uwagę: 1) wagę wypadku lub incydentu;	
	b) czy stanowi on element serii wypadków lub incydentów istotnej dla systemu jako całości;	N	Art. 28e ust. 3 pkt 2 utk	2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;	
	c) jego wpływ na bezpieczeństwo kolei; oraz	T	Art. 28e ust. 3 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 61 projektu)	3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei;	
	d) wnioski zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub państw członkowskich.	N	Art. 28e ust. 3 pkt 4 utk	4) wnioski zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej.	
Art. 20 ust. 3	3. Zakres dochodzenia i procedury, jakie należy podczas niego zastosować, ustala organ dochodzeniowy, biorąc pod uwagę art. 21 i 23 oraz w zależności od wiedzy, jaką zamierza uzyskać w drodze analizy wypadku lub incydentu w celu poprawy bezpieczeństwa.	N	Art. 28f ust. 1 utk	1. Zakres postępowania i procedury ustala Komisja w zależności od wniosków, jakie zamierza uzyskać z poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w celu poprawy bezpieczeństwa, z uwzględnieniem przepisów art. 28h, 28j i 28k.	
Art. 20 ust. 4	4. Dochodzenie w żadnym przypadku nie obejmuje ustalania winy lub odpowiedzialności.	N	Art. 28f ust. 3 utk	3. Postępowania prowadzone przez Komisję nie rozstrzygają o winie lub odpowiedzialności.	
Art. 21 ust. 1	1. Państwa członkowskie określają, w ramach swoich wewnętrznych systemów prawnych, taki status prawny dochodzenia, który umożliwia osobom prowadzącym dochodzenie wykonywanie zadań w sposób najbardziej efektywny i w najkrótszym czasie.	N	Art. 28h ust. 1, 1a, 1b, 2, 2a i 3	1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1, 2 lub 2a, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do: (...) 1a. W związku z badaniem poważnych wypadków, wypadków lub incydentów Komisja jest uprawniona do przetwarzania danych osobowych, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, w zakresie danych dotyczących zdrowia. 1b. Komisja wykonuje obowiązek, o którym	

				mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że informacje, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, są w posiadaniu tej osoby, a zakres tych informacji lub ich treść nie uległy zmianie. 2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (...) 2a. Ekspertsi biorący udział w pracach Komisji korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, określonych w ust. 2, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącą Komisji, w zakresie w nim określonym. 3. Komisja powinna po przeprowadzeniu niezbędnych badań i czynności w możliwie najkrótszym czasie umożliwić zarządcy udostępnienie infrastruktury kolejowej dla ruchu kolejowego.	
Art. 21 ust. 2	2. Zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym państwa członkowskie zapewniają pełną współpracę ze strony organów odpowiedzialnych za postępowanie sądowe oraz gwarantują, że osoby prowadzące dochodzenie uzyskają możliwie najszybciej dostęp do informacji i dowodów mających znaczenie dla dochodzenia. W szczególności zapewnia się im:	N	Art. 28h ust. 2 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 63 projektu)	2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (...) 4) natychmiastowego dostępu do wszystkich informacji lub zapisów mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), Urząd Transportu Kolejowego, a także producentów pojazdów, infrastruktury kolejowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz innych podmiotów związanych z zaistnieniem zdarzenia;	
	a) bezzwłoczny dostęp do miejsca wypadku lub incydentu, jak też do uczestniczącego w nim taboru kolejowego, odpowiedniej infrastruktury oraz urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji;	T	Art. 28h ust. 2 (wprowadzenie do wyliczenia) utk (Art. 1 pkt 63 lit. a projektu)	2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (...)	

b) prawo do natychmiastowego spisania dowodów i nadzorowanego usunięcia wraków pojazdów, instalacji infrastruktury lub składników w celu ich badania lub analizy;	T	Art. 28h ust. 2 (wprowadzenie do wyliczenia) utk (Art. 1 pkt 63 lit. a projektu)	2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (...)	
c) nieograniczony dostęp do zawartości rejestratorów pokładowych i sprzętu do zapisu wiadomości słownych i operacji systemu sygnalizacji i sterowania ruchem oraz możliwość ich wykorzystania;	T	Art. 28h ust. 2 (wprowadzenie do wyliczenia) utk (Art. 1 pkt 63 lit. a projektu)	2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (...)	
d) dostęp do wyników badań ciał ofiar;	T	Art. 28h ust. 2 (wprowadzenie do wyliczenia) utk (Art. 1 pkt 63 lit. a projektu)	2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (...)	
e) dostęp do wyników przesłuchań personelu pociągu i innego personelu kolejowego zaangażowanego w wypadek lub incydent;	N	Art. 28h ust. 1 pkt 4 utk	1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1, 2 lub 2a, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do: (...) 4) przesłuchania personelu pociągu i innych pracowników kolei uczestniczących w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie oraz innych świadków lub ma dostęp do wyników przesłuchań.	
f) możliwość przesłuchania zaangażowanego w wypadek lub incydent personelu kolejowego i innych świadków; oraz	N	Art. 28h ust. 1 pkt 4 Art. 28h ust. 2 pkt 6 Art. 28k ust. 1	Art. 28h ust. 1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1, 2 lub 2a, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do: (...) 4) przesłuchania personelu pociągu i innych pracowników kolei uczestniczących w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie oraz innych świadków lub ma dostęp do wyników przesłuchań. Art. 28h ust. 2. Członkowie Komisji, po	

			okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (...) 6) wysłuchania osób; Art. 28k ust. 1. Komisja prowadzi postępowanie w sposób pozwalający na wysłuchanie uczestników, świadków i innych zainteresowanych oraz umożliwia im dostęp do wyników postępowania.	
	g) dostęp do każdej właściwej informacji lub zapisów przechowywanych przez zarządcę infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i krajowy organ ds. bezpieczeństwa.	T	Art. 28h ust. 2 pkt 4 i 9 utk (Art. 1 pkt 63 lit. a projektu)	2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (...) 4) natychmiastowego dostępu do wszystkich informacji lub zapisów mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), Urząd Transportu Kolejowego, a także producentów pojazdów, infrastruktury kolejowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz innych podmiotów związanych z zaistnieniem zdarzenia;(...) 9) inspekcji zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), a także producentów pojazdów, infrastruktury kolejowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz innych podmiotów związanych z zaistnieniem zdarzenia w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego
Art. 21 ust. 3	3. Agencja współpracuje z organem dochodzeniowym, gdy dochodzenie dotyczy pojazdów dopuszczonych przez Agencję lub przedsiębiorstw kolejowych, którym Agencja wydała certyfikat. Jak najszybciej przedkłada ona organowi dochodzeniowemu wszystkie wymagane informacje lub zapisy i na jego wniosek przedstawia wyjaśnienia.	T	Art. 28h ust. 3a utk (Art. 1 pkt 63 lit. b projektu)	3a. W przypadku postępowań dotyczących pojazdów kolejowych posiadających zezwolenie na wprowadzenie do obrotu wydane przez Agencję lub przewoźników kolejowych, którym Agencja wydała jednolity certyfikat bezpieczeństwa, Komisja może zwrócić się do Agencji w celu przedstawienia przez nią wyjaśnień lub przekazania niezbędnych informacji, dokumentów i zapisów dotyczących tych pojazdów kolejowych lub przewoźników kolejowych.
Art. 21 ust. 4	4. Dochodzenie jest prowadzone niezależnie od postępowania sądowego.	N	Art. 28f ust. 2 utk	2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy

				lub odpowiedzialności. Postępowania te nie mogą uniemożliwiać lub opóźniać badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu prowadzonego przez Komisję.	
Art. 22 ust. 1	1. Każde państwo członkowskie zapewnia prowadzenie dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20, przez stały organ, złożony przynajmniej z jednej osoby prowadzącej dochodzenie, mogącej pełnić funkcję osoby nadzorującej dochodzenie w razie wypadku lub incydentu. Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, podmiotu pobierającego opłaty, podmiotu przydzielającego przepustowość infrastruktury i jednostki oceniającej zgodność oraz od wszystkich stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z zadaniami powierzonymi organowi dochodzeniowemu. Ponadto jest on funkcjonalnie niezależny od krajowego organu ds. bezpieczeństwa, od Agencji i regulatorów kolejowych.	N	Art. 28a ust. 1-4, 6, 14 i 17 utk	1. Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją”, prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów. 2. (uchylony) 3. W skład Komisji wchodzi członkowie stali, w tym: przewodniczący, dwóch zastępców, sekretarz i pozostali członkowie stali. 3a. Członkowie Komisji są uprawnieni do prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 28e ust. 1, 2 i 2a. 4. W skład Komisji mogą wchodzić również członkowie doraźni, wyznaczeni przez przewodniczącego Komisji do udziału w postępowaniu, z listy członków doraźnych i ekspertów prowadzonej przez przewodniczącego Komisji. 6. Przewodniczącego Komisji powołuje minister właściwy do spraw wewnętrznych. 14. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę, o której mowa w art. 28l ust. 1, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał. 17. Członek Komisji nie może występować w roli świadka, a także wykonywać czynności biegłego przed sądem lub innym organem w zakresie postępowań prowadzonych przez Komisję.	
Art. 22 ust. 2	2. Organ dochodzeniowy wykonuje swoje zadania niezależnie od podmiotów, o których mowa w ust. 1, i umożliwia się mu pozyskanie odpowiednich zasobów do realizacji tych celów. Personel prowadzący dochodzenie uzyskuje status gwarantujący mu konieczną niezależność.	N	Art. 28a ust. 1, 10 pkt 5, ust. 14 i 17 utk	1. Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją”, prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów. 10. Członkiem Komisji może zostać osoba, która: (...) 5) nie świadczy pracy lub usług na rzecz zarządcy, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej. 14. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę, o której mowa w art. 28l ust. 1, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są	

				związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał. 17. Członek Komisji nie może występować w roli świadka, a także wykonywać czynności biegłego przed sądem lub innym organem w zakresie postępowań prowadzonych przez Komisję.	
			Art. 28d ust. 1, 2 i 4 utk	1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w tym w szczególności na wynagrodzenia jej członków stałych, członków doraźnych, ekspertów, pracowników obsługi oraz na wyposażenie techniczne, koszty szkolenia, tłumaczeń i prowadzenia jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego Komisji ekspertyz, badań i analiz, koszty publikacji materiałów, oraz zapewnia właściwe zasoby niezbędne do prawidłowej realizacji zadań Komisji. 2. Obsługę Komisji zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw wewnętrznych. 3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji, mając na uwadze konieczność umieszczenia danych niezbędnych do identyfikacji tych osób. 4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji, liczbę jej członków stałych oraz strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań i konieczność zapewnienia odpowiednich zasobów niezbędnych do prawidłowej realizacji zadań Komisji.	
Art. 22 ust. 3	3. Państwa członkowskie zapewniają, by przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury oraz, w stosownych przypadkach, krajowy organ ds. bezpieczeństwa były zobowiązane do natychmiastowego zgłaszania wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20, organowi dochodzeniowemu oraz do przekazywania wszelkich dostępnych informacji. W stosownych przypadkach takie zgłoszenie musi być uaktualniane, niezwłocznie gdy jakiegokolwiek brakujące informacje stają się dostępne.	T	Art. 28g utk (Art. 1 pkt 62 projektu)	Art. 28g. 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także do przekazywania związanych z nimi wszelkich posiadanych informacji na żądanie tych organów. 2. Prezes UTK zgłasza Komisji wypadki i	

				incydenty, o których mowa w art. 28e ust. 2 i 2a, które w jego ocenie spełniają przesłanki określone w tych przepisach oraz przekazuje Komisji wszelkie posiadane informacje. 3. Zgłoszenia, o których mowa w ust. 1 i 2, są niezwłocznie uaktualniane lub uzupełniane, w przypadku uzyskania dodatkowych informacji przez zgłaszającego.	
	Organ dochodzeniowy bezzwłocznie, a w każdym przypadku nie później niż dwa miesiące po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub incydencie, decyduje o tym, czy wszcząć dochodzenie.	T	Art. 28e ust. 3a utk (Art. 1 pkt 61 lit. c projektu)	3a. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o których mowa w ust. 2, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 28g ust. 1 i 2.	
Art. 22 ust. 4	4. Organ dochodzeniowy może łączyć swoje zadania w ramach niniejszej dyrektywy z zadaniami prowadzenia dochodzeń w sprawach innych zdarzeń niż wypadki i incydenty kolejowe, o ile takie inne dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.	N (Polska nie korzysta z tej możliwości)	-	-	
Art. 22 ust. 5	5. W razie konieczności i pod warunkiem że nie osłabia to niezależności organu dochodzeniowego, o której mowa w ust. 1, organ dochodzeniowy może zażądać pomocy od organów dochodzeniowych z innych państw członkowskich lub od Agencji, polegającej na dostarczeniu wiedzy eksperckiej lub na przeprowadzeniu technicznych badań, analiz i ocen.	T	Art. 28i utk (Art. 1 pkt 64 projektu)	Art. 28i. Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub Agencji o konsultacje eksperckie, przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen, o ile taka pomoc nie zagraża niezależności Komisji.	
Art. 22 ust. 6	6. Państwa członkowskie mogą powierzyć organowi dochodzeniowemu zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów kolejowych, innych niż wymienione w art. 20.	N (Przepis fakultatywny. Polska nie korzysta z tej możliwości)	-	-	
Art. 22 ust. 7	7. Organy dochodzeniowe prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń, mając na względzie rozwijanie wspólnych metod prowadzenia dochodzeń, wypracowanie wspólnych zasad dla realizacji zaleceń w zakresie bezpieczeństwa i dostosowanie się do postępu techniczno-naukowego.	T	Art. 28ja utk (Art. 1 pkt 66 projektu)	Art. 28ja. Komisja uczestniczy we współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej, wspieranej przez Agencję, zgodnie z art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.	
	Bez uszczerbku dla ust. 1 Agencja wspiera organy dochodzeniowe w wykonywaniu tych działań zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796.	N (przepis dotyczy Agencji)	-	-	

	Organy dochodzeniowe, przy wsparciu Agencji zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796, ustanawiają program wzajemnych ocen, przy czym wszystkie organy dochodzeniowe zachęca się do udziału w tym programie w celu monitorowania skuteczności i niezależności ich działań. Organy dochodzeniowe, przy wsparciu sekretariatu, o którym mowa w art. 38 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796, publikują:	N (obowiązek realizowany w ramach współpracy, o której mowa w nowym art. 28j)	-	-	
	a) wspólny program wzajemnych ocen i kryteria oceny; oraz	N	-	-	
	b) sprawozdanie roczne z realizacji programu, podkreślające silne punkty i proponujące usprawnienia.	N	-	-	
	Sprawozdania z wzajemnych ocen są dostarczane wszystkim organom dochodzeniowym i Agencji. Sprawozdania te mogą być publikowane.	N	-	-	
Art. 23 ust. 1	1. Wypadek lub incydent, o którym mowa w art. 20, jest badany przez organ dochodzeniowy państwa członkowskiego, na terenie którego się zdarzył. Jeżeli niemożliwe jest ustalenie, w którym państwie członkowskim zdarzył się wypadek, lub jeśli wydarzył się on na granicy między dwoma państwami członkowskimi lub blisko granicy, właściwe organy dochodzeniowe uzgadniają między sobą, który z nich ma poprowadzić dochodzenie, lub uzgadniają prowadzenie dochodzenia we wzajemnej współpracy. W pierwszym przypadku drugi organ dochodzeniowy ma prawo do udziału w dochodzeniu i do uzyskania jego pełnych wyników.	N	Art. 28j ust. 1 i 2 utk	1. W przypadku gdy nie ma możliwości ustalenia, w którym państwie wydarzył się poważny wypadek, wypadek lub incydent, lub jeżeli wydarzył się na granicy lub w jej pobliżu, Komisja uzgadnia z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, który z podmiotów prowadzi postępowanie, lub uzgadnia prowadzenie postępowania we współpracy. 2. W przypadku prowadzenia postępowania przez Komisję podmiot, z którym przeprowadzono uzgodnienia, o których mowa w ust. 1, ma prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników.	
	Organy dochodzeniowe z innych państw członkowskich w stosownych przypadkach są zapraszane do uczestnictwa i uczestniczą w dochodzeniu, jeżeli:	T	Art. 28j ust. 3 utk (Art. 1 pkt 65 lit. a projektu)	3. Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów z państw członkowskich Unii Europejskiej, jeżeli:	
	a) przedsiębiorstwo kolejowe mające siedzibę i licencjonowane w jednym z tych państw członkowskich bierze udział w wypadku lub incydencie; lub	T	Art. 28j ust. 3 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 65 lit. a projektu)	1) przewoźnik kolejowy mający siedzibę w jednym z tych państw członkowskich i dla którego wydano w nim licencję brał udział w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie;	
	b) pojazd zarejestrowany lub utrzymywany w jednym z tych państw członkowskich bierze udział w wypadku lub incydencie.	T	Art. 28j ust. 3 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 65	2) pojazd lub pojazdy kolejowe zarejestrowane lub utrzymywane w jednym z tych państw członkowskich uczestniczyły w	

			lit. a projektu)	poważnym wypadku, wypadku lub incydencie.	
	Organom dochodzeniowym z zaproszonych państw członkowskich powierza się uprawnienia niezbędne do tego, by mogły one, o ile zostaną o to poproszone, pomóc w gromadzeniu materiału dowodowego dla organu dochodzeniowego innego państwa członkowskiego. Organy dochodzeniowe z zaproszonych państw członkowskich uzyskują dostęp do informacji i materiału dowodowego niezbędnych do tego, by mogły one efektywnie uczestniczyć w dochodzeniu, przy należyтым poszanowaniu krajowych przepisów dotyczących postępowania sądowego.	T	Art. 28j ust. 4 utk (Art. 1 pkt 65 lit. b projektu)	4. Zaproszone przez Komisję podmioty, o których mowa w ust. 3, mają prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników, a personel tych podmiotów jest uprawniony do korzystania z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 28h ust. 2.	
	Niniejszy ustęp nie stanowi przeszkody dla państw członkowskich w uzgodnieniu, aby właściwe organy w innych okolicznościach prowadziły dochodzenia we wzajemnej współpracy.	N (Przepis fakultatywny. Polska go nie wdraża)	-	-	
Art. 23 ust. 2	2. Dla każdego wypadku lub incydentu organ dochodzeniowy dba o odpowiednie środki, obejmujące ekspercką wiedzę dotyczącą spraw technicznych i operacyjnych, niezbędną do prowadzenia dochodzenia. Wiedza ta może pochodzić od organu dochodzeniowego lub spoza niego, zależnie od rodzaju badanego wypadku lub incydentu.	N	Art. 28a ust. 12, 13 i 18 utk	12. W skład Komisji mogą wchodzić specjaliści z zakresu: 1) prowadzenia ruchu kolejowego; 2) projektowania, budowy i utrzymania linii kolejowych, węzłów i stacji kolejowych; 3) urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym i łączności; 4) pojazdów kolejowych; 5) elektroenergetyki kolejowej; 6) przewozu koleją towarów niebezpiecznych. 13. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające wykształcenie wyższe, odpowiednie uprawnienia oraz co najmniej pięcioletnią praktykę zawodową w danej dziedzinie lub osoby posiadające wykształcenie średnie, odpowiednie uprawnienia oraz co najmniej dziesięcioletnią praktykę zawodową w danej dziedzinie. 18. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeb, eksperci z listy członków doraźnych i ekspertów, a także pracownicy obsługi.	
			Art. 28h ust. 2 pkt 5 i ust. 2a utk	2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: (...) 5) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem jednostek organizacyjnych natychmiastowej pomocy w prowadzeniu postępowania oraz	

				dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz; 2a. Eksperci biorący udział w pracach Komisji korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, określonych w ust. 2, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym.	
Art. 23 ust. 3	3. Dochodzenie jest prowadzone w jak najbardziej otwarty sposób, pozwalający na wysłuchanie wszystkich stron oraz na udostępnienie im wyników. Właściwy zarządca infrastruktury, przedsiębiorstwo kolejowe, krajowy organ ds. bezpieczeństwa, Agencja, ofiary i ich rodziny, właściciele zniszczonego mienia, producenci, odnośne służby ratownicze oraz przedstawiciele pracowników i użytkowników mają możliwość przedstawiania istotnych informacji technicznych, aby poprawić jakość sprawozdania z dochodzenia. Organ dochodzeniowy uwzględnia również uzasadnione potrzeby ofiar i ich rodzin i informuje je o postępach dochodzenia.	N	Art. 28k ust. 1 utk	1. Komisja prowadzi postępowanie w sposób pozwalający na wysłuchanie uczestników, świadków i innych zainteresowanych oraz umożliwia im dostęp do wyników postępowania.	
		T	Art. 28k ust. 2 utk (Art. 1 pkt 67 lit. a projektu)	2. O prowadzonym postępowaniu i jego postępach, Komisja informuje właściwego zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, Agencję, Prezesa UTK, organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, poszkodowanych, osoby bliskie ofiarom śmiertelnym, właścicieli zniszczonego mienia, producentów, służby ratunkowe oraz innych zainteresowanych w miarę możliwości, umożliwiając im przedkładanie opinii lub informacji w sprawie postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów, o których mowa w art. 28l ust. 1, 5a i 6.”	
Art. 23 ust. 4	4. Organ dochodzeniowy doprowadza do końca swoje badania na miejscu wypadku w możliwie najkrótszym czasie, aby umożliwić zarządcy infrastruktury wznowienie działania infrastruktury i udostępnienie jej dla usług transportu kolejowego tak szybko, jak to możliwe.	N	Art. 28h ust. 3 utk	3. Komisja powinna po przeprowadzeniu niezbędnych badań i czynności w możliwie najkrótszym czasie umożliwić zarządcy udostępnienie infrastruktury kolejowej dla ruchu kolejowego.	
Art. 24 ust. 1	1. Dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w art. 20, jest przedmiotem sprawozdań, w formie odpowiedniej dla rodzaju i wagi wypadku lub incydentu oraz wagi wyników dochodzenia. Sprawozdania odnoszą się do celów badania, o których mowa w art. 20 ust. 1, i zawierają, jeżeli to właściwe, zalecenia w zakresie bezpieczeństwa.	N	Art. 28l ust. 1 i 1a utk	1. Komisja sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie. 1a. W przypadku konieczności niezwłocznego podjęcia działań w celu poprawy bezpieczeństwa przewodniczący Komisji może wydać zalecenia w tym celu w trakcie trwania danego postępowania.	
Art. 24 ust. 2	2. Organ dochodzeniowy publikuje swoje sprawozdanie końcowe możliwie szybko, zwykle nie później niż 12 miesięcy od daty zdarzenia.	N	Art. 28l ust. 5, utk	5. Komisja ogłasza raport z postępowania niezwłocznie po jego sporządzeniu, nie później jednak niż 12 miesięcy od dnia	

				zdarzenia	
	Jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości sprawozdania końcowego w terminie 12 miesięcy, organ dochodzeniowy wydaje oświadczenie tymczasowe co najmniej w każdą rocznicę wypadku, informując o postępach w badaniu i o wszelkich kwestiach dotyczących bezpieczeństwa.	T	Art. 28l ust. 5a i 7 utk (Art. 1 pkt 68 lit. c i d projektu)	5a. Jeżeli nie jest możliwe ogłoszenie raportu z postępowania w terminie 12 miesięcy od dnia zdarzenia, Komisja ogłasza tymczasowe raporty z postępowania najpóźniej w każdą kolejną rocznicę zaistnienia zdarzenia, aż do dnia ogłoszenia raportu z postępowania. 7. Komisja ogłasza raporty, o których mowa w ust. 1, 5a i 6, w sposób określony w regulaminie działania Komisji.	
	Sprawozdanie, łącznie z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa, zostaje przedłożone właściwym stronom wymienionym w art. 23 ust. 3 oraz zainteresowanym organom i stronom w innych państwach członkowskich.	T	Art. 28l ust. 4 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 68 lit. b projektu)	4. Komisja przekazuje raport z postępowania: (...) 2) podmiotom innym niż Agencja, o których mowa w art. 28k ust. 2, oraz zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej - na ich wniosek.	
	Uwzględniając doświadczenia zgromadzone przez organy dochodzeniowe, Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, strukturę sprawozdań, której należy się trzymać jak najściślej w odniesieniu do sprawozdań z dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów. Struktura sprawozdań obejmuje następujące elementy: a) opis zdarzenia i jego tło; b) zapis dochodzeń i przesłuchań, w tym tych dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem, zastosowanych zasad i przepisów, funkcjonowania taboru kolejowego i instalacji technicznych, struktury organizacyjnej personelu, dokumentacji systemu operacyjnego oraz przeszłych zdarzeń o podobnym charakterze; c) analizę i wnioski dotyczące przyczyn zdarzenia, łącznie z czynnikami, które się do niego przyczyniły, związanymi z: (i) działaniami podejmowanymi przez zaangażowane osoby; (ii) stanem taboru kolejowego lub instalacji technicznych; (iii) umiejętnościami personelu, procedurami oraz utrzymaniem; (iv) uwarunkowaniami ram regulacyjnych; oraz (v) stosowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 3.	N (przepis dotyczy Komisji)	-	-	
Art. 24 ust. 3	3. Do dnia 30 września każdego roku organ dochodzeniowy publikuje sprawozdanie roczne opisujące dochodzenia z poprzedniego roku, wydane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa oraz działania podjęte zgodnie z zaleceniami wydanymi	N	Art. 28l ust. 6 utk	6. Komisja sporządza roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z	

	uprzednio.			tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport jest ogłaszany i przysyłany do Agencji nie później niż do dnia 30 września.	
Art. 25 ust. 1	1. W ciągu siedmiu dni od podjęcia decyzji o rozpoczęciu dochodzenia organ dochodzeniowy informuje o tym Agencję. Informacja zawiera datę, godzinę i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki, obejmujące ofiary śmiertelne, odniesione przez poszkodowanych rany i poniesione straty materialne.	N	Art. 28e ust. 4 utk	4. W terminie tygodnia od dnia podjęcia decyzji o rozpoczęciu postępowania Komisja informuje o tym Agencję, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne.	
Art. 25 ust. 2	2. Organ dochodzeniowy przesyła Agencji egzemplarz sprawozdania końcowego, o którym mowa w art. 24 ust. 2, i sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 24 ust. 3.	N	Art. 28l ust. 4 utk	4. Komisja przekazuje raport z postępowania: 1) Agencji; 2) podmiotom, o których mowa w art. 28k ust. 2, oraz zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej - na ich wniosek.	
			Art. 28l ust. 6 utk	6. Komisja sporządza roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport jest ogłaszany i przysyłany do Agencji nie później niż do dnia 30 września.	
Art. 26 ust. 1	1. Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy w żadnym wypadku nie zawierają domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek lub incydent.	N	Art. 28l ust. 2 utk	2. Zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydom nie mogą obejmować ustalenia winy lub odpowiedzialności.	
Art. 26 ust. 2	2. Zalecenia są skierowane do krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz, jeżeli wymaga tego ich charakter, do Agencji i innych podmiotów lub organów w danym państwie członkowskim lub do innych państw członkowskich.	T	Art. 28l ust. 8 utk (Art. 1 pkt 68 lit. d projektu)	8. Zalecenia, o których mowa w ust. 1, 1a i 6, są kierowane do Prezesa UTK, a w uzasadnionych przypadkach do Agencji i innych zainteresowanych podmiotów, w tym podmiotów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.	
	Państwa członkowskie, ich krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencja w granicach jej kompetencji podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia, by zalecenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez organ dochodzeniowy zostały właściwie uwzględnione i, gdzie to właściwe, zrealizowane.	N	Art. 28l ust. 8a – 9d	8a. Prezes UTK dokonuje analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym. 8b. Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządcom,	

				przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy. Prezes UTK informuje Komisję o sposobie postępowania z jej zaleceniami. 9. Prezes UTK sprawuje nadzór nad realizacją zaleceń przez podmioty, o których mowa w ust. 8b. 9a. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, określają planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem, uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, a w stosownych przypadkach także rozwiązania przyjęte w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem lub innych systemach zarządzania. 9b. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, informują Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem, wskazując jego uzasadnienie. 9c. Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie spełnia kryteriów, o których mowa w ust. 8a, Prezes UTK i podmioty, o których mowa w ust. 8b, w razie potrzeby z udziałem Komisji, współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem. 9d. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, o którym mowa w ust. 9a, albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, oraz rozwiązania, o których mowa w ust. 9a. Prezes UTK wskazuje w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń.	
Art. 26 ust. 3	3. Agencja, krajowy organ ds. bezpieczeństwa i inne organy lub podmioty lub, o ile to właściwe, inne państwa członkowskie, do których skierowano zalecenia, przedstawiają okresowo organowi dochodzeniowemu sprawozdania zwrotne, o środkach podjętych bądź planowanych jako reakcja na dane zalecenie.	N	Art. 28l ust. 10 i 11 utk	10. Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają, w terminie do dnia 1 kwietnia, Komisji oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.	

				11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji w terminie do dnia 30 kwietnia informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w roku poprzednim oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.	
Rozdział VI	Przepisy przejściowe i końcowe				
Art. 27 ust. 1	1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	N	-	-	-
Art. 27 ust. 2	2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 15 czerwca 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.	N	-	-	-
Art. 27 ust. 3	3. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.	N	-	-	-
Art. 27 ust. 4	4. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 6, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.	N	-	-	-
Art. 27 ust. 5	5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	N	-	-	-
Art. 27 ust. 6	6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 6 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	N	-	-	-

Art. 28 ust. 1	1. Komisję wspomaga komitet, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-
Art. 28 ust. 2	2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-
Art. 28 ust. 3	3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-
Art. 29 ust. 1	1. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w terminie do dnia 16 czerwca 2021 r., a następnie co pięć lat, sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy, w szczególności aby monitorować skuteczność środków służących wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Do sprawozdania załącza się, w razie potrzeby, propozycje dalszych działań Unii.	N	-	-	-
Art. 29 ust. 2	2. Agencja ocenia rozwój kultury bezpieczeństwa, w tym sprawozdawczość dotyczącą zdarzeń. Dostarczy ona Komisji, do dnia 16 czerwca 2024 r., sprawozdanie zawierające, w stosownych przypadkach, usprawnienia, które należy wprowadzić do systemu. Komisja przyjmuje stosowne środki w oparciu o te zalecenia i w razie potrzeby proponuje zmiany w niniejszej dyrektywie.	N	-	-	-
Art. 29 ust. 3	3. Do dnia 16 grudnia 2017 r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z działań podjętych z myślą o osiągnięciu następujących celów: a) zobowiązanie producentów do oznakowania kodem identyfikacyjnym elementów krytycznych dla bezpieczeństwa kursujących po europejskich sieciach kolejowych, zapewniające by kod identyfikacyjny wyraźnie identyfikował dany element, nazwę producenta oraz istotne dane produkcyjne; b) pełna identyfikowalność elementów krytycznych dla bezpieczeństwa, identyfikowalność przeprowadzanych na nich działań w zakresie utrzymania oraz identyfikacja ich historii eksploatacji; oraz c) identyfikacja wspólnych obowiązkowych zasad dotyczących utrzymania tych elementów.	N	-	-	-
Art. 30	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych w związku z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, by były one stosowane. Sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i odstraszające.	N	Art. 65 i 66 utk	Art. 65.1. Kto prowadzi pojazd kolejowy lub wykonuje pracę na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, nie posiadając wymaganych do tego kwalifikacji,	

	Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach najpóźniej do dnia określonego w art. 33 ust. 1 oraz bezzwłocznie powiadamiają Komisję o jakichkolwiek późniejszych zmianach tych przepisów.			lub dopuszcza do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego osobę, która takich kwalifikacji nie posiada, podlega karze grzywny. 1a.Kto uchyla się od złożenia oświadczenia, o którym mowa w art.22ca ust.1, albo zawiera w nim informacje nie-zgodne ze stanem faktycznym, podlega karze grzywny. 2. Kto eksploatuje pojazd kolejowy bez ważnego przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779, podlega karze grzywny. 3.Kto wykracza przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych, wydanych na podstawie art.59 ust.8, podlega karze grzywny. 4.Orzekanie w sprawach o czyny określone w ust.1–3 następuje w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Art.66.1. 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,; 2)zarządca, który: a)nie nadał drodze kolejowej wykorzystywanej wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy statusu infrastruktury prywatnej, b)nie przedstawił 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. 33ust. 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, j)z naruszeniem art. 38ba dokonał likwidacji: –linii kolejowej lub jej odcinka, –bocznicę kolejowej lub jej odcinka; 3)przewoźnik kolejowy, który nie poinformował w wymaganym terminie Prezesa UTK o zmianie mającej wpływ na jego sytuację prawną, o której mowa w art. 48 ust. 1; 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 obowiązкови, 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 bocznic 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, zarządzający peronem,	
--	--	--	--	---	--

				sprzedawca biletów, organizator turystyki, przedsiębiorca ułatwiający nabywanie powiązanych usług turystycznych w rozumieniu ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych 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, lub zarządzający peronem, 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, wbrew obowiązkowi określonymu w art. 25gb ust. 3, nie zawiadomił Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych w odniesieniu do zarejestrowanych przez niego pojazdów kolejowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), w tym o wycofaniu pojazdu z eksploatacji lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji;; 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; 10) podmiot, który wbrew obowiązkowi określonymu w art. 14aa ust. 3 nie udzielił odpowiedzi na ostrzeżenie Prezesa UTK. 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 uwzględnieniem 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. 2aa.Prezes UTK, uwzględniając zakres naruszenia, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe, może nałożyć, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość do 5000 euro za każdy dzień zwłoki w wykonaniu: 1)decyzji, o których mowa w art. 13b ust. 1, art. 14 ust. 1–3 oraz art. 25m ust. 1 i 2, albo 2)wyroków sądowych w sprawach, o których mowa wust.2 i 3 oraz w art.29 ust.1. 2ab.Karę pieniężną, o której mowa w ust.2aa, nakłada się, licząc od daty wskazanej w decyzji nakładającej karę. 2b.Ustalając wysokość kary pieniężnej, Prezes UTK uwzględnia zakres naruszenia przepisu, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe. 2c.Nie nakłada się kar, o których mowa w ust. 1 pkt 6, jeżeli przewoźnik kolejowy, zarządca, operator stacji pasażerskiej, zarządzający peronem, sprzedawca biletów, organizator turystyki, przedsiębiorca ułatwiający nabywanie powiązanych usług turystycznych w rozumieniu ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych 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.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. 2e.Wartość euro, o której mowa w ust. 2aa i 2d, podlega przeliczeniu na złote według zgodnie z art.3 ust.2 pkt 2 ustawy z dnia 11września 2019r. – Prawo zamówień publicznych. 3.Niezależnie od kary pieniężnej określonej w	
--	--	--	--	--	--

				ust.1 i 2 Prezes UTK może nałożyć karę pieniężną na kierownika za-rządcy i przewoźnika kolejowego, z tym że kara ta może być wymierzona w kwocie nie większej niż 300% jego wynagrodzenia miesięcznego. 4.Kary pieniężne podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym i stanowią dochód budżetu państwa.	
Art. 31 ust. 1	1. Załącznik V do dyrektywy 2004/49/WE stosuje się do dnia rozpoczęcia stosowania aktów wykonawczych, o których mowa w art. 24 ust. 2 niniejszej dyrektywy.	N	-	-	-
Art. 31 ust. 2	2. Bez uszczerbku dla ust. 3 niniejszego artykułu przedsiębiorstwa kolejowe, które potrzebują certyfikatu między 15 czerwca 2016 r. a 16 czerwca 2019 r. podlegają dyrektywie 2004/49/WE. Takie certyfikaty bezpieczeństwa są ważne do dnia ich wygaśnięcia.	N	-	-	-
Art. 31 ust. 3	3. Najpóźniej od dnia 16 czerwca 2019 r. Agencja wykonuje zadania związane z certyfikacją na mocy art. 10 w odniesieniu do obszarów działalności w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji lub Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 10 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 33 ust. 2, mogą nadal wydawać certyfikaty zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE do dnia 16 czerwca 2020 r.	N	-	-	-
Art. 32	Na użytek stosowania niniejszej dyrektywy Agencja wydaje zalecenia i opinie zgodnie z art. 13 rozporządzenia (UE) 2016/796. Te zalecenia i opinie mogą być uwzględniane przy przyjmowaniu przez Unię aktów prawnych na podstawie niniejszej dyrektywy.	N	-	-	-
Art. 33 ust. 1	1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 2, 3, 4, art. 8–11, art. 12 ust. 5, art. 15 ust. 3, art. 16–19, art. 21 ust. 2, art. 23 ust. 3 i 7, art. 24 ust. 2, art. 26 ust. 3 oraz załączników II i III do dnia 16 czerwca 2019 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.	N	-	-	-
Art. 33 ust. 2	2. Państwa członkowskie mogą przedłużyć okres transpozycji, o którym mowa w ust. 1, o rok. W tym celu do dnia 16 grudnia 2018 r. państwa członkowskie, które nie wprowadzą w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych w okresie przejściowym, o którym mowa w ust. 1, powiadamiają o tym Agencję i Komisję oraz podają uzasadnienie takiego	N	-	-	-

	przedłużenia.				
Art. 33 ust. 3	3. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektywy uchylonej niniejszą dyrektywą odczytuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określone są przez państwa członkowskie.	N	-	-	-
Art. 33 ust. 4	4. Obowiązek transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie ma zastosowania do Cypru i Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei. Niemniej w momencie gdy jakikolwiek podmiot publiczny lub prywatny złoży oficjalny wniosek o pozwolenie na budowę linii kolejowej w celu jej eksploatacji przez jedno lub więcej przedsiębiorstw kolejowych, zainteresowane państwo członkowskie wprowadza środki wdrażające niniejszą dyrektywę w terminie dwóch lat od otrzymania takiego wniosku.	N	-	-	-
Art. 34	Dyrektywa 2004/49/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A, traci moc od dnia 16 czerwca 2020 r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV część B. Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.	N	-	-	-
Art. 35	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N	-	-	-
Art. 36	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-	-
Załącznik I	Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa				
	Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) są przedmiotem corocznych sprawozdań krajowych organów ds. bezpieczeństwa.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Art. 17ac. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) oraz sposób ich obliczania i zestawiania, uwzględniając potrzebę jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.	

	Jeżeli po przedstawieniu sprawozdania odkryto nowe fakty lub błędy, wskaźniki za jeden konkretny rok muszą być zmienione lub skorygowane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa przy pierwszej sposobności, najpóźniej w następnym sprawozdaniu rocznym.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	Wspólne definicje CSI oraz wspólne metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków zostały określone w dodatku.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1. Wskaźniki odnoszące się do wypadków 1.1 Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba poważnych wypadków w podziale na następujące rodzaje wypadków: — kolizja pociągu z pojazdem szynowym, — kolizja pociągu z obiektem wewnątrz skrajni, — wykolejenie pociągu, — wypadek na przejeździe kolejowym, łącznie z wypadkiem z udziałem pieszych na przejeździe kolejowym, i dalszy podział na pięć rodzajów przejazdów kolejowych określonych w pkt 6.2, — wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójczych, — pożary taboru kolejowego, — inne. Każdy znaczący wypadek jest zgłaszany zgodnie z rodzajem pierwotnego wypadku, nawet jeżeli skutki wtórnego wypadku są poważniejsze (np. pożar po wykolejeniu się pociągu).	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.2 Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba osób poważnie rannych i ofiar śmiertelnych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie: — pasażer (również w przeliczeniu na pasażerokilometry i pociągokilometry dla pociągów pasażerskich), — pracownik lub podwykonawca, — użytkownik przejazdu kolejowego, — intruz, — inna osoba na peronie, — inna osoba nie na peronie.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba wypadków związanych z transportem kolejną towarów niebezpiecznych w podziale na następujące kategorie: — wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne zgodnie z definicją podaną	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	

	w dodatku, — liczba takich wypadków, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych.				
	3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba samobójstw i prób samobójczych.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki Całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągokilometry) liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w podziale na następujące rodzaje zdarzeń: — pęknięcia szyn, — odkształcenia toru oraz inne przesunięcia toru, — defekty sygnalizacji, — minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny, — minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny, — pęknięcia kół w użytkowanym taborze kolejowym, — pęknięcia osi w użytkowanym taborze kolejowym. Należy zgłaszać wszystkie zdarzenia poprzedzające, zarówno skutkujące, jak i nieskutkujące wypadkami. (Zdarzenie poprzedzające wypadek skutkujące znaczącym wypadkiem należy również zgłosić w części dotyczącej wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających wypadki; zdarzenie poprzedzające wypadek nieskutkujące znaczącym wypadkiem należy jedynie zgłosić w części dotyczącej wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających).	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	5. Wskaźniki do obliczenia skutków ekonomicznych wypadków Całkowita/całkowite (w EUR) i względna/względne (w przeliczeniu na pociągokilometry): — liczba ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC), — koszty szkód w środowisku, — koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze, — koszty opóźnień spowodowanych wypadkami. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgłaszają skutki ekonomiczne znaczących wypadków. VPC jest wartością, jaką społeczeństwo przypisuje zapobieganiu ofiarom w ludziach, i jako taka nie stanowi podstawy do rekompensaty dla stron biorących udział w wypadku.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	

	6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania 6.1. Odsetek torów z systemami kontroli pociągu (TPS) w eksploatacji oraz odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem pokładowych TPS, jeśli systemy te zapewniają: — ostrzeganie, — ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie, — ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie oraz dyskretny nadzór prędkości, — ostrzeganie i automatyczne zatrzymanie oraz stały nadzór prędkości.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	6.2 Liczba przejazdów kolejowych (całkowita, na kilometr linii i na kilometr torów) w podziale na następujących pięć rodzajów: a) przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń; b) przejazd kolejowy z czynnym systemem zabezpieczeń: (i) ręcznym; (ii) automatycznym z systemem ostrzegania użytkownika; (iii) automatycznym z systemem ochrony użytkownika; (iv) z systemem zabezpieczeń torów.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
Dodatek	Wspólne definicje CSI oraz metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków				
	1. Wskaźniki odnoszące się do wypadków 1.1 „znaczący wypadek” oznacza wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w którego wyniku co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub poważnie ranna lub dochodzi do znacznej szkody w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku, lub następują znaczne zakłócenia ruchu, z wyłączeniem wypadków w warsztatach, magazynach i zajezdniach;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.2 „znaczna szkoda w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku” oznacza szkodę o równowartości co najmniej 150 000 EUR;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.3. „znaczne zakłócenia ruchu” oznaczają zawieszenie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej sześć godzin;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.4 „pociąg” oznacza co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę bądź co najmniej jeden wagon silnikowy lub jeden wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod danym numerem bądź określonym oznaczeniem z początkowego stałego punktu do końcowego stałego punktu, w tym maszynę lekką, tj. samą	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	

	lokomotywę poruszającą się bez obciążenia;				
	1.5 „kolizja pociągu z pojazdem szynowym” oznacza kolizję czoło-czoło, czoło-tył lub kolizję boczną między częścią danego pociągu a częścią innego pociągu lub pojazdu szynowego lub z manewrującym taborem kolejowym;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.6 „kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni” oznacza kolizję między częścią pociągu a obiektami przymocowanymi lub tymczasowo znajdującymi się na torach lub w ich pobliżu (z wyjątkiem obiektów zgubionych na przejazdach kolejowych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd), w tym kolizję z siecią trakcyjną;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.7 „wykolejenie pociągu” oznacza przypadek, w którym co najmniej jedno koło pociągu wypadło z toru;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.8. „wypadek na przejeździe kolejowym” oznacza wypadek na przejazdach kolejowych z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu przekraczającego przejazd, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów tymczasowo znajdujących się na torach lub w ich pobliżu, zgubionych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.9. „wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego” oznacza wypadek, w którym w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub obiekt do niego przymocowany lub taki, który odłączył się od pojazdu; definicja obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które uderzył wolny obiekt podczas podróży na pokładzie pojazdu;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.10. „pożar taboru kolejowego” oznacza pożar lub wybuch następujące w pojeździe kolejowym (w tym w jego ładunku) podczas przejazdu między stacją początkową a stacją przeznaczenia, w tym podczas postoju na stacji początkowej, postoju na stacji przeznaczenia lub postoju w czasie przejazdu, jak również podczas rozrządzania wagonów;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.11 „inny (wypadek)” oznacza wypadek inny niż kolizja pociągu z pojazdem szynowym, kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni, wykolejenie pociągu, wypadek na przejeździe kolejowym, wypadek z udziałem osób i poruszającego się taboru kolejowego lub pożar taboru kolejowego;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.12. „pasażer” oznacza osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją, w tym – tylko do celów statystyki wypadków – pasażerów usiłujących wsiąść do pociągu	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	

	w ruchu lub z niego wysiąść;				
	1.13. „pracownik lub podwykonawca” oznacza osobę, której zatrudnienie ma związek z koleją i która w czasie wypadku znajduje się w pracy, łącznie z personelem podwykonawców, samozatrudnionymi podwykonawcami, załogą pociągu oraz osobami odpowiadającymi za obsługę taboru kolejowego i instalacji infrastruktury;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.14. „użytkownik przejazdu kolejowego” oznacza osobę korzystającą z przejazdu kolejowego w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą dowolnego środka transportu lub pieszo;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.15. „intruz” oznacza osobę obecną na terenie kolei w przypadku, w którym taka obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdu kolejowego;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.16. „inna osoba na peronie” oznacza osobę na peronie kolejowym, która nie została zdefiniowana jako „pasażer”, „pracownik lub podwykonawca”, „użytkownik przejazdu kolejowego”, „inna osoba nie na peronie” lub „intruz”;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.17. „inna osoba nie na peronie” oznacza osobę nie na peronie kolejowym, która nie została zdefiniowana jako „pasażer”, „pracownik lub podwykonawca”, „użytkownik przejazdu kolejowego”, „inna osoba na peronie” lub „intruz”;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.18. „zgon (ofiara śmiertelna)” oznacza osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio lub w ciągu 30 dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	1.19. „poważne obrażenia (osoba poważnie ranna)” oznacza osobę ranną, hospitalizowaną przez ponad dwadzieścia cztery godziny w wyniku wypadku, z wyłączeniem prób samobójczych.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	2. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych 2.1. „wypadek związany z transportem towarów niebezpiecznych” oznacza wypadek lub incydent, który jest objęty obowiązkiem zgłoszenia zgodnie z sekcją 1.8.5 RID (1)/ADR;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	2.2. „towary niebezpieczne” oznaczają substancje i artykuły, których transport jest zabroniony przez RID lub dozwolony jedynie na zasadach w nim określonych.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw 3.1. „samobójstwo” oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	3.2. „próba samobójcza” oznacza czyn polegający na	T	Art. 17ac utk	Jw.	

	rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia.		(Art. 1 pkt 16 projektu)		
	4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki 4.1. „pęknięta szyna” oznacza szynę, która pękła na co najmniej dwie części, lub szynę, od której oddzielił się kawałek metalu, powodując powstanie przerwy o długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm w płaszczyźnie toczenia;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	4.2. „odkształcenie torów lub inne przesunięcie torów” oznacza każde uszkodzenie związane z ciągłością i geometrią torów, wymagające zablokowania torów lub natychmiastowej redukcji dozwolonej prędkości;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	4.3. „defekt sygnalizacji” oznacza każdy techniczny defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w którego wyniku nadawana informacja narzuca ograniczenia mniejsze od wymaganych;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	4.4. „minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny” oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	4.5. „minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny” oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny. Jazda bez zezwolenia, o której mowa w pkt 4.4 i 4.5 powyżej, oznacza minięcie: — kolorowego sygnału świetlnego sygnalizatora przytorowego lub semafora informującego o niebezpieczeństwie lub nakazu STOP, jeżeli nie funkcjonuje system kontroli pociągu (TPS), — końca związanego z bezpieczeństwem zezwolenia na jazdę dostępnego w systemie TPS, — punktu przekazanego w postaci ustnego lub pisemnego zezwolenia określonego w regulaminach, — tablic STOP (oprócz kozłów oporowych) lub sygnałów ręcznych. Wylacza się przypadki, w których pojazd nietrakcyjny lub pociąg bez nadzoru obsługi minie sygnał informujący o niebezpieczeństwie. Wylacza się przypadki, w których z dowolnej przyczyny sygnał nie przełączył się na pozycję informującą o niebezpieczeństwie wystarczająco wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg przed sygnałem. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą osobno składać sprawozdania dotyczące czterech wskaźników odnoszących się	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	

	do jazdy bez zezwolenia wymienionych w tiret w niniejszym punkcie oraz zgłaszają przynajmniej zagregowany wskaźnik zawierający dane dotyczące wszystkich czterech elementów wskaźników;				
	4.6. „pęknięte koło w użytkowanym taborze kolejowym” oznacza pęknięcie wpływające na koło i stwarzające ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	4.7. „pęknięta oś w użytkowanym taborze kolejowym” oznaczają pęknięcie wpływające na oś i stwarzające ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	5. Wspólne metody obliczania skutków ekonomicznych wypadków 5.1. Na wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) składają się: 1) wartość bezpieczeństwa jako taka: wartości gotowości do płacenia (WTP) oparte na podanych badaniach preferencji przeprowadzonych w państwie członkowskim, do którego mają zastosowanie; 2) bezpośrednie i pośrednie koszty ekonomiczne: koszty oszacowane przez państwo członkowskie, złożone z: — kosztów leczenia i rehabilitacji, — kosztów sądowych, kosztów poniesionych przez policję, kosztów prywatnych dochodzeń związanych z wypadkami, kosztów akcji ratunkowej i administracyjnych kosztów ubezpieczenia, — straty w produkcji: wartość towarów i usług, które mogłyby zostać wyprodukowane przez daną osobę z korzyścią dla społeczeństwa, gdyby wypadek się nie wydarzył. Przy obliczaniu kosztów ofiar w ludziach należy oddzielnie uwzględniać ofiary śmiertelne i osoby poważnie ranne (różne VPC dla ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych).	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	5.2. Wspólne zasady szacowania wartości bezpieczeństwa jako takiej oraz bezpośrednich lub pośrednich kosztów ekonomicznych: W przypadku wartości bezpieczeństwa jako takiej, ocena, czy dostępne dane szacunkowe są odpowiednie, przeprowadzana jest z uwzględnieniem następujących elementów: — szacunki odnoszą się do systemu szacowania zmniejszenia ryzyka śmiertelności w sektorze transportu i są zgodne z podejściem opartym na gotowości do płacenia (WTP) według podanych metod preferencji, — próba respondentów użyta do określenia wartości jest reprezentatywna dla danej populacji. W szczególności próba	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	

	musi odzwierciedlać wiek/przedziały dochodów wraz z innymi istotnymi społeczno-gospodarczymi lub demograficznymi cechami populacji, — metoda uzyskiwania wartości WTP: badanie powinno być opracowane w taki sposób, aby zawierało jasne/zrozumiałe dla respondentów pytania. Bezpośrednie i pośrednie koszty ekonomiczne szacuje się na podstawie realnych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo.				
	5.3. Definicje 5.3.1. „koszty szkód w środowisku” oznaczają koszty, które musi ponieść przedsiębiorstwo kolejowe i zarządcy infrastruktury, oszacowane na podstawie ich doświadczenia, w celu przywrócenia uszkodzonego obszaru do stanu sprzed wypadku kolejowego;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	5.3.2. „koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze” oznaczają koszty zapewnienia nowego taboru kolejowego lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi jak elementy uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia taboru kolejowego lub infrastruktury nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku, oszacowane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury na podstawie ich doświadczenia, w tym koszty wynajmu taboru kolejowego w wyniku niedostępności taboru z powodu uszkodzenia pojazdów;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	5.3.3. „koszty opóźnień spowodowanych wypadkami” oznaczają wartość pieniężną opóźnień poniesioną przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerowie i odbiorcy towarów) w wyniku wypadku, obliczoną według następującego modelu: VT = wartość pieniężna oszczędności czasu podróży Wartość czasu w przypadku pasażera pociągu (na godzinę) $VTP = [VT \text{ pasażerów podróżujących w celach zawodowych}] * [\text{średni odsetek pasażerów podróżujących w celach zawodowych rocznie}] + [VT \text{ pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe}] * [\text{średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe rocznie}]$ VTP wyrażona jest w EUR na pasażera na godzinę „pasażer podróżujący w celach zawodowych” oznacza pasażera podróżującego w związku ze swoją działalnością zawodową, z wyłączeniem dojazdów do pracy. Wartość czasu w przypadku pociągu towarowego (na godzinę) $VTF = [VT \text{ pociągów towarowych}] * [(\text{tonokilometry})/(\text{pociągokilometry})]$ VTF wyrażona jest w EUR na pociąg towarowy na godzinę	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	

Średnia liczba ton towarów przewożonych przez pociąg w ciągu roku = (tonokilometry)/(pociągokilometry) CM = koszt 1 minuty opóźnienia pociągu Pociąg pasażerski $CMP = K1 * (VTP/60) * [(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)]$ Średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku = (pasażerokilometry)/(pociągokilometry) Pociąg towarowy $CMF = K2 * (VTF/60)$ Czynniki K1 i K2 mieszczą się między wartością czasu a wartością opóźnienia, jak wynika z szacunków podanych badań preferencji, biorąc pod uwagę, że czas stracony na skutek opóźnień jest postrzegany znacznie bardziej negatywnie niż zwykły czas podróży. Koszty opóźnień spowodowanych wypadkiem = $CMP * (\text{opóźnienie pociągów pasażerskich w minutach}) + CMF * (\text{opóźnienie pociągów towarowych w minutach})$ Zakres modelu Koszt opóźnień oblicza się dla znaczących wypadków w następujący sposób: — rzeczywiste opóźnienia na liniach kolejowych, na których miały miejsce wypadki, mierzone na stacji końcowej, — rzeczywiste opóźnienia lub, jeżeli ich określenie jest niemożliwe, przybliżone określenie opóźnień na innych dotkniętych liniach.				
6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania 6.1. „system kontroli pociągu (TPS)” oznacza system, który pomaga egzekwować przestrzeganie sygnałów i ograniczeń prędkości;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
6.2. „systemy pokładowe” oznaczają systemy pomagające maszyniście w przestrzeganiu wskazań sygnalizacji przytorowej i sygnalizacji kabinowej, a tym samym zapewniające ochronę w punktach niebezpiecznych i egzekwowanie ograniczeń prędkości. Do pokładowych TPS należą: a) ostrzeganie, zapewniające automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty; b) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie, zapewniające automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty oraz automatyczne zatrzymywanie po minięciu sygnału informującego o niebezpieczeństwie; c) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz dyskretny	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	

	nadzór prędkości zapewniający ochronę w punktach niebezpiecznych, gdzie „dyskretny nadzór nad prędkością” oznacza nadzór nad prędkością w niektórych miejscach (pułapki prędkości) przy zbliżaniu się do sygnału; d) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz stały nadzór nad prędkością zapewniający ochronę w punktach niebezpiecznych oraz stały nadzór nad przestrzeganiem prędkości na danej linii, gdzie „stały nadzór nad prędkością” oznacza stałe wskazywanie i egzekwowanie przestrzegania maksymalnej dopuszczalnej prędkości na wszystkich odcinkach danej linii. Typ d) uważany jest za system automatycznej ochrony pociągów (ATP);				
	6.3. „przejazd kolejowy” oznacza jednopoziomowe skrzyżowanie drogi lub przejścia z torem kolejowym uznane przez zarządcę infrastruktury i otwarte do użytku publicznego lub prywatnego. Definicja nie obejmuje przejść między peronami w obrębie stacji oraz przejść po torach do wyłącznego użytku przez pracowników;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	6.4. „droga” oznacza, do celów statystyki wypadków kolejowych, każdą drogę publiczną lub prywatną, ulicę lub autostradę, wraz z sąsiadującymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	6.5. „przejście” oznacza każdą trasę, inną niż droga, przeznaczoną dla ruchu osób, zwierząt, pojazdów lub maszyn;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	6.6. „przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń” oznacza przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń uruchamianego, gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	6.7. „przejazd kolejowy z czynnym systemem zabezpieczeń” oznacza przejazd kolejowy, na którym przez uruchomienie urządzeń użytkownicy są zabezpieczani lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem, jeżeli przekroczenie przejazdu jest niebezpieczne dla użytkownika. — Zabezpieczanie przy użyciu urządzeń fizycznych obejmuje: — rogatki lub półrogatki, — barierki. — Ostrzeżenie przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach kolejowych: — widocznych urządzeń: świateł, — urządzeń dźwiękowych: dzwonków, syren, klaksonów itp.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	

	Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń dzielą się na: a) ręczne: przejazd kolejowy, na którym zabezpieczenie lub ostrzeżenie użytkownika jest uruchamiane ręcznie przez pracownika kolei;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika: przejazd kolejowy, na którym ostrzeżenie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika: przejazd kolejowy, na którym ostrzeżenie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg. Obejmuje to przejazd kolejowy z jednoczesnym zabezpieczeniem i ostrzeganiem użytkownika;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	d) przejazd kolejowy z systemem zabezpieczeń torów: przejazd kolejowy, na którym sygnał lub inny system ochrony pociągu pozwala na przejazd pociągu jedynie wówczas, gdy przejazd kolejowy zapewnia pełne zabezpieczenie użytkownika i jest wolny od przeszkód.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	7. Definicje podstaw wzorcowania 7.1. „pociągokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku jednego kilometra. Uwzględnia się rzeczywiście przebytą odległość, o ile jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku uwzględniana jest standardowa odległość sieciowa między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Uwzględnia się jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	7.2. „pasażerokilometr” oznacza jednostkę miary odpowiadającą przewozowi jednego pasażera koleją na odcinku jednego kilometra. Uwzględnia się jedynie odcinek na terytorium kraju przedstawiającego sprawozdanie;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	7.3. „kilometr linii” oznacza długość mierzoną w kilometrach sieci kolejowej w państwach członkowskich, której zakres określa art. 2. W przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się jedynie odległość między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia;	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
	7.4. „kilometr torów” oznacza długość mierzoną w kilometrach sieci kolejowej w państwach członkowskich, której zakres określa art. 2. Uwzględnia się każdy tor wielotorowych linii kolejowych.	T	Art. 17ac utk (Art. 1 pkt 16 projektu)	Jw.	
Załącznik II	Zgłaszanie krajowych przepisów bezpieczeństwa				
	Krajowe przepisy bezpieczeństwa zgłaszane na mocy art. 8 ust. 1	N	-	Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy.	

	lit. a) obejmują: 1. przepisy dotyczące istniejących krajowych wymagań bezpieczeństwa i metod oceny bezpieczeństwa;				
	2. przepisy dotyczące wymagań wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych w zakresie bezpieczeństwa;	N	-	Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy.	
	3. wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej nieujęte jeszcze w TSI, łącznie z przepisami dotyczącymi systemów sygnalizacji oraz zarządzania ruchem;	N	-	Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy.	
	4. przepisy ustanawiające wymagania dotyczące dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe;	N	-	Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy.	
	5. przepisy dotyczące wymagań wobec personelu wykonującego zadania krytyczne dla bezpieczeństwa, obejmujące kryteria doboru, stan zdrowia i szkolenie zawodowe, jak również przepisy dotyczące certyfikacji personelu, o ile nie zostały jeszcze ujęte w TSI;	N	-	Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy.	
	6. przepisy dotyczące badania wypadków i incydentów.	N	-	Patrz komentarz do art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy.	
Załącznik III	Wymogi i kryteria oceny organizacji ubiegających się o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub o certyfikat dotyczący funkcji utrzymania zleconych na zewnątrz przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie				
	Wszystkie właściwe części zarządzania organizacją muszą być udokumentowane, w szczególności musi być opisany rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych i w przypadku podwykonawców. Dokumentacja wskazuje, jak kierownictwo panuje nad działalnością na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewniane ciągłe doskonalenie.	T	Art. 23j ust. 2 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) za pomocą udokumentowanego systemu utrzymania: (...)	
			Art. 23j ust. 6 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	4) ciągłe doskonalenie – uporządkowane podejście służące analizie informacji zebranych podczas regularnego monitorowania, audytowania lub z innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, by zdobywać doświadczenia i przyjmować środki zapobiegawcze lub naprawcze w celu utrzymywania lub zwiększania poziomu bezpieczeństwa;	
			Art. 23j ust. 6 pkt 5 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	5) struktura i odpowiedzialność – uporządkowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie	

				bezpieczeństwa, a także wskazywać, sposób w jaki kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach struktury organizacyjnej oraz zakres udziału osób zatrudnionych i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej;	
	Do czterech funkcji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, które mają być wykonywane przez samą organizację lub dzięki ustaleniom dotyczącym podwykonawstwa, są stosowane następujące podstawowe wymogi: 1. przywództwo – zobowiązanie do rozwijania i wdrażania systemu utrzymania organizacji i ciągłe doskonalenie jej skuteczności;	T	Art. 23j ust. 6 pkt 1 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	6. Podstawowymi elementami systemu utrzymania są: 1) przywództwo – zobowiązanie do rozwijania i wdrażania systemu utrzymania, w tym ciągłe doskonalenie jego skuteczności;	
	2. ocena ryzyka – ustrukturyzowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów operacyjnych i działań innych organizacji lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka;	T	Art. 23j ust. 6 pkt 2 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	2) ocena ryzyka – uporządkowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów kolejowych, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów eksploatacyjnych i działań innych przewoźników kolejowych lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka;	
	3. monitorowanie – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić istnienie środków kontroli ryzyka, ich właściwe funkcjonowanie i osiąganie celów organizacji;	T	Art. 23j ust. 6 pkt 3 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	3) monitorowanie – uporządkowane podejście, które ma zapewnić istnienie środków kontroli ryzyka, ich właściwe funkcjonowanie i osiąganie celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);	
	4. ciągłe doskonalenie – ustrukturyzowane podejście służące analizie informacji zebranych podczas regularnego monitorowania, audytowania lub z innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, by zdobywać doświadczenia i przyjmować środki zapobiegawcze lub naprawcze, by utrzymywać lub zwiększać poziom bezpieczeństwa;	T	Art. 23j ust. 6 pkt 4 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	4) ciągłe doskonalenie – uporządkowane podejście służące analizie informacji pochodzących z regularnego monitorowania, audytowania lub innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, by zdobywać doświadczenia i stosować środki zapobiegawcze lub naprawcze w celu utrzymywania lub zwiększania poziomu bezpieczeństwa;	
	5. struktura i odpowiedzialność – ustrukturyzowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań organizacji w zakresie bezpieczeństwa;	T	Art. 23j ust. 6 pkt 5 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	5) struktura i odpowiedzialność – uporządkowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie bezpieczeństwa, a także wskazywać, sposób w jaki kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach struktury organizacyjnej	

				oraz zakres udziału osób zatrudnionych i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej;	
	6. zarządzanie kompetencjami – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez pracowników kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji, we wszystkich okolicznościach, celów organizacji;	T	Art. 23j ust. 6 pkt 6 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	6) zarządzanie kompetencjami – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez osoby zatrudnione kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);	
	7. informacje – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez decydentów na wszystkich szczeblach organizacji ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe;	T	Art. 23j ust. 6 pkt 7 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	7) informacje – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez kierownictwo na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe; ;	
	8. dokumentacja – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji;	T	Art. 23j ust. 6 pkt 8 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	8) dokumentacja – uporządkowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji;	
	9. działania w zakresie zlecania podwykonawstwa – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, by osiągać cele organizacji i wypełniać wszystkie kompetencje i wymogi;	T	Art. 23j ust. 6 pkt 9 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	9) działania w zakresie zlecania podwykonawstwa – uporządkowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, by osiągać cele podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz wypełniać wszystkie kompetencje i wymogi;	
	10. działania w zakresie utrzymania – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić: — aby wszystkie działania w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo i elementy krytyczne dla bezpieczeństwa były określone i właściwie zarządzane oraz aby wszystkie konieczne zmiany w tych działaniach w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo były określone, właściwie zarządzane z wykorzystaniem korzyści z doświadczenia i z zastosowaniem wspólnych metod oceny ryzyka zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. a) oraz były właściwie udokumentowane, — zgodność z zasadniczymi wymaganiami interoperacyjności, — wdrożenie i sprawdzanie obiektów, wyposażenia i narzędzi utrzymania, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do	T	Art. 23j ust. 6 pkt 10 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	10) działania w zakresie utrzymania – uporządkowane podejście, które ma zapewnić: a) aby działania w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo i elementy krytyczne dla bezpieczeństwa były określone i właściwie zarządzane oraz aby konieczne zmiany w tych działaniach w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo były określone, właściwie zarządzane z wykorzystaniem informacji uzyskanych na podstawie dotychczasowych doświadczeń oraz z zastosowaniem wspólnych metod oceny ryzyka i właściwie udokumentowane, b) zgodność z zasadniczymi wymaganiami	

	świadczenia usług utrzymania, — analizę wstępnej dokumentacji związanej z pojazdem, by zapewnić pierwszą dokumentację dotyczącą utrzymania i by zapewnić jej właściwe wykorzystywanie podczas przygotowywania zamówień na usługi utrzymania, — aby komponenty (w tym części zamienne) i materiały były wykorzystywane w sposób zgodny z zamówieniami na usługi utrzymania i dokumentacją dostawcy; aby były składowane, obsługiwane i transportowane we właściwy sposób, jak określono w zamówieniach na usługi utrzymania i dokumentacji dostawcy, oraz zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi oraz z wymogami zawartymi we właściwych zamówieniach na usługi utrzymania, — aby odpowiednie i właściwe obiekty, wyposażenie i narzędzia były określone, wskazane, zapewnione, zarejestrowane i udostępniane, by świadczyć usługi utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i innymi specyfikacjami mającymi zastosowanie, z zapewnieniem bezpiecznego świadczenia usług utrzymania, ergonomii i ochrony zdrowia, — aby organizacja dysponowała procesami zapewniającymi, że sprzęt do pomiarów, wszystkie obiekty, elementy wyposażenia i narzędzia były właściwie stosowane, skalibrowane, zachowane i utrzymywane zgodnie z dokumentacją procesów;			systemu kolei , c) wdrożenie i sprawdzanie obiektów, wyposażenia i narzędzi utrzymania, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do świadczenia usług utrzymania, d) analizę wstępnej dokumentacji związanej z pojazdem kolejowym w celu zapewnienia pierwszej dokumentacji dotyczącej utrzymania i jej właściwego wykorzystywania podczas przygotowywania zamówień na usługi utrzymania, e) aby komponenty, w tym części zamienne, i materiały były wykorzystywane w sposób zgodny z zamówieniami na usługi utrzymania i dokumentacją dostawcy, składowane, obsługiwane i transportowane we właściwy sposób, zgodnie z określonym w zamówieniach na usługi utrzymania i dokumentacji dostawcy, oraz zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi oraz z wymogami zawartymi w zamówieniach na usługi utrzymania, f) aby odpowiednie i właściwe obiekty, wyposażenie i narzędzia były określone, wskazane, zapewnione, zarejestrowane i udostępniane w celu świadczenia usług utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i innymi specyfikacjami mającymi zastosowanie, z zapewnieniem bezpiecznego świadczenia usług utrzymania, ergonomii i ochrony zdrowia, g) aby podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) dysponowały procedurami zapewniającymi, że sprzęt do pomiarów, wszystkie obiekty, elementy wyposażenia i narzędzia były właściwie użytkowane, skalibrowane, przechowywane i utrzymywane;	
	11. działania kontrolne – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić: — wycofywanie pojazdów z eksploatacji na czas ze względu na planowane, warunkowe lub naprawcze działania w zakresie utrzymania, lub gdy stwierdzi się wystąpienie defektów lub innych potrzeb, — konieczne środki kontroli jakości,	T	Art. 23j ust. 6 pkt 11 utk (Art. 1 pkt 39 projektu)	11) działania kontrolne – uporządkowane podejście, które ma zapewnić: a) wycofywanie pojazdów kolejowych z eksploatacji ze względu na planowane, warunkowe lub naprawcze działania w zakresie utrzymania, lub w przypadku wystąpienia uszkodzenia, lub ze względu na	

	— aby zadania w zakresie utrzymania były wykonywane zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i aby wydawane były zaświadczenia o przywróceniu do eksploatacji obejmujące ewentualne ograniczenia użytkowania, — aby ewentualne przypadki niezgodności podczas stosowania systemu zarządzania, które mogłyby skutkować wypadkami, incydentami, wypadkami, których uniknięto, lub innymi niebezpiecznymi zdarzeniami, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby niezbędne kroki zapobiegawcze były podejmowane zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą monitorowania, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. c), — okresowe audyty wewnętrzne i proces monitorowania zgodny ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą monitorowania, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. c).			zaistnienie innych potrzeb, b) konieczne środki kontroli jakości, c) wykonywanie zadań w zakresie utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i wydawanie dokumentów przywrócenia do eksploatacji obejmujących ewentualne ograniczenia użytkowania, d) aby ewentualne przypadki niezgodności podczas stosowania systemu zarządzania, które mogłyby skutkować wypadkami, incydentami, wypadkami, których uniknięto, lub innymi niebezpiecznymi zdarzeniami, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby niezbędne działania zapobiegawcze były podejmowane zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania, e) okresowe audyty wewnętrzne i proces monitorowania zgodny ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania.	
Załącznik IV	Uchylona dyrektywa z wykazem kolejnych jej zmian. Terminy transpozycji do prawa krajowego	N	-	-	-
Załącznik V	Tabela korelacji	N	-	-	-

¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

Używane skróty:

ustawa o TK ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.)

Kpa ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.)