



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-11-21

Druk nr 933
Warszawa, 11 lutego 2021 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam
Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych
został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

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

1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) dyrektywę Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz. Urz. WE L 368 z 17.12.1992, str. 38);
- 2) dyrektywę Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz. Urz. UE L 195 z 27.07.2005, str. 15);
- 3) dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, Dz. Urz. UE L 184 z 25.06.2014, str. 11, Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22 oraz Dz. Urz. UE L 97 z 08.04.2019, str. 1);
- 4) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża:

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

- (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, Dz. Urz. UE L 67 z 12.03.2015, str. 32, Dz. Urz. UE L 159 z 16.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 295 z 14.11.2017, str. 69);
- 5) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44 oraz Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27);
- 6) dyrektywę Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, Dz. Urz. UE L 59 z 07.03.2017, str. 41, Dz. Urz. UE L 317 z 09.12.2019, str. 115, Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27 oraz Dz. Urz. UE L 352 z 22.10.2020, str. 1).”;
- 2) w art. 1 w pkt 3a skreśla się wyrazy „systemu kolei”;
- 3) w art. 3:
- a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;”;
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6–6b, 7 i 10 oraz art. 17a–17b, art. 18a–18d, art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d, pkt 1a lit. b i pkt 2–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej i przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy, w tym do bocznic kolejowych będących infrastrukturą prywatną.”;
- c) ust. 5–8 otrzymują brzmienie:
- „5. Przepisów rozdziałów 2aa, 4a, 5b i 6–6c oraz art. 5 ust. 3, 3a, 3c, 3d i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a–17b, art. 18a–18d, art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa, art. 23h–23k i art. 59–64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.
6. Przepisów rozdziałów 2b, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a–17b oraz art. 18a–18d, z wyjątkiem art. 38ba, nie stosuje się do bocznic kolejowych niebędących infrastrukturą prywatną oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.

7. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6–9 i 12 oraz art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio.

8. Przepisów rozdziałów 4a oraz art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.”,

d) w ust. 9 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przepisów rozdziału 4a oraz art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do:”;

4) użyte w art. 4 w pkt 30b, 33, 34, 34b, 34ba, 34g, 35 i 35b, w art. 13 w ust. 7c, w art. 25ca w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia, w pkt 3 i w ust. 1a i 3, w art. 25cb w ust. 1, 3 i w ust. 5 w zdaniu pierwszym i drugim, w art. 25cba w ust. 1, w ust. 2 w zdaniu pierwszym i drugim, w ust. 4 i w ust. 5 w pkt 1 i 2 i w ust. 7, w art. 25cc w ust. 4, w ust. 5 w zdaniu pierwszym i drugim, w ust. 7, 9, w ust. 10 we wprowadzeniu do wyliczenia i w ust. 11, w art. 25e w ust. 8 we wprowadzeniu do wyliczenia i w pkt 1, w art. 25ie w ust. 7, w art. 25l w ust. 1 i 4, w art. 25m, w art. 25n w ust. 1, w art. 25r oraz w art. 25sa w różnej liczbie i różnym przypadku wyrazy „zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazami „zasadnicze wymagania systemu kolei”;

5) w art. 4:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„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;”,

b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„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;”,

c) pkt 6b i 6c otrzymują brzmienie:

- „6b) dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR);
- 6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) – wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego;”,
- d) uchyla się pkt 6e,
- e) pkt 9 otrzymuje brzmienie:
 - „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;”,
- f) pkt 10a otrzymuje brzmienie:
 - „10a) użytkownik bocznic kolejowej – podmiot zarządzający bocznica kolejową;”,
- g) pkt 13 otrzymuje brzmienie:
 - „13) typ pojazdu – ogół rozwiązań technicznych zastosowanych w projekcie pojazdu, określonych zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi pojazdu;”,
- h) po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:
 - „13a) obszar użytkowania pojazdu – sieć kolejowa lub sieci kolejowe na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie dany pojazd ma być użytkowany;”,
- i) w pkt 15 skreśla się wyraz „kolejowego”,
- j) w pkt 18 wyrazy „certyfikatu bezpieczeństwa” zastępuje się wyrazami „jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa”,
- k) pkt 18a i 18b otrzymują brzmienie:
 - „18a) jednolity certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności w planowanym obszarze działalności;
 - 18b) autoryzacja bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego

projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji;”,

l) pkt 26 otrzymuje brzmienie:

„26) system kolei Unii – elementy wymienione w załączniku nr 1a do ustawy;”,

m) uchyla się pkt 26a,

n) pkt 29 otrzymuje brzmienie:

„29) interoperacyjność – zdolność systemu kolei Unii do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności;”,

o) w pkt 30 skreśla się wyrazy „systemu kolei”,

p) pkt 30a otrzymuje brzmienie:

„30a)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;”,

q) pkt 30c–32 otrzymują brzmienie:

„30c)zaawansowany etap realizacji – etap planowania albo realizacji projektu odnowienia, modernizacji lub budowy podsystemu, na którym zmiana specyfikacji technicznych mogłaby zagrozić planowanej rentowności tego projektu;

31) podsystem – część systemu kolei Unii o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania systemu kolei;

32) zasadnicze wymagania systemu kolei – wymagania określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, których wypełnienie wymagane jest w celu zapewnienia interoperacyjności;”,

r) pkt 33a i 33b otrzymują brzmienie:

„33a)specyfikacja europejska – specyfikacja należąca do jednej z następujących kategorii:

- a) specyfikacji technicznej z dziedziny technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK) określonej zgodnie z art. 13 i art. 14,
 - b) normy europejskiej w rozumieniu art. 2 pkt 1 lit. b
– rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniającego dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylającego decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 12, z późn. zm.²⁾),
 - c) europejskiej aprobaty technicznej;
- 33b) procedura weryfikacji WE podsystemu – czynności podejmowane przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę infrastruktury albo przewoźnika kolejowego, mające na celu wykazanie, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei, spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei Unii; ”,
- s) uchyla się pkt 34a,
 - t) uchyla się pkt 35a,
 - u) pkt 35c i 36 otrzymują brzmienie:
„35c) deklaracja zgodności z typem – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy, urządzenie albo budowla są zgodne odpowiednio z typem pojazdu, urządzenia albo

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

budowli, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwolenie na wprowadzenie do obrotu albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;

36) dopuszczenie do eksploatacji – wszystkie czynności, w wyniku których podsystem zostaje oddany do eksploatacji;”,

w) w pkt 36a skreśla się wyraz „kolejowego”,

x) uchyla się pkt 36b,

y) po pkt 38 dodaje się pkt 38a w brzmieniu:

„38a) punkt kompleksowej obsługi – system informacyjno-komunikacyjny, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004;”,

z) pkt 39 otrzymuje brzmienie:

„39) system zarządzania bezpieczeństwem – organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem;”,

za) pkt 41–43 otrzymują brzmienie:

„41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) – metody opisujące ocenę poziomu bezpieczeństwa, spełniania celów bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;

42) wspólne cele bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez system kolei Unii jako całość lub w odpowiednich przypadkach przez różne części systemu kolei Unii;

43) modernizacja – większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub jego części poprawiające całkowite osiągi podsystemu oraz skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje;”,

zb) pkt 47 otrzymuje brzmienie:

„47) incydent – każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;”,

zc) pkt 49 otrzymuje brzmienie:

„49) interoperacyjne usługi transgraniczne – usługi, których świadczenie wiąże się z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej i wymaga uprawnień do

prowadzenia działalności obejmujących przynajmniej dwa państwa członkowskie Unii Europejskiej;”;

zd) w pkt 59 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 60–62 w brzmieniu:

„60) rodzaj działalności – przewozy pasażerskie, w tym przewozy kolejami dużych prędkości, przewozy towarowe, w tym przewozy towarów niebezpiecznych, lub wyłącznie manewry;

61) zakres działalności – zakres określany w kategoriach liczby pasażerów lub wolumenu towarów oraz szacunkowej wielkości przewoźnika kolejowego wyrażonej liczbą osób zatrudnionych w sektorze kolejowym;

62) obszar działalności – sieć kolejowa lub sieci kolejowe na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie przewoźnik kolejowy zamierza prowadzić działalność.”;

6) w art. 13:

a) w ust. 1a:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wydawanie, przedłużanie, aktualizacja, ograniczanie i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;”;

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

„1a) wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;”;

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pełnienie funkcji organu certyfikującego, o którym mowa w art. 2 lit. b rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139I z 27.05.2019, str. 360, z późn. zm.³⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 2019/779”;

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

- „4) kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz nadzorowanie zgodności działania zarządców lub przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego;”,
- w pkt 6 w lit. b wyrazy „świadectw sprawności technicznej” zastępuje się wyrazem „dokumentów”,
- w pkt 8 wyrazy „art. 17a ust. 4” zastępuje się wyrazami „art. 17ab ust. 1”,
- w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:
„10) konsultowanie kierunków rozwoju ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami, przewoźnikami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników.”,
- b) w ust. 2:
 - we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „systemu kolei” dodaje się wyraz „Unii”,
 - pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
 - „1) wydawanie, odmowa wydania i cofanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie – urządzenia przytorowe;” znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) wydawanie, odnawianie, zmiana i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu, w przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”,
 - po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:
 - „2a) wydawanie tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany;
 - 2b) kontrola na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;”,
 - uchyla się pkt 6,
 - pkt 7 otrzymuje brzmienie:

- „7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);”
- c) w ust. 7g skreśla się wyrazy „podmiotów uprawnionych, o których mowa w art. 23b ust. 1a,”;
- 7) w art. 13a ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.”;
- 8) po art. 13aa dodaje się art. 13ab i art. 13ac w brzmieniu:
- „Art. 13ab. 1. Sprawy dotyczące:
- 1) jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa,
 - 2) zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu,
 - 3) zatwierdzania przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS
- są prowadzone za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
2. Wnioski w sprawach, o których mowa w ust. 1, wraz z wymaganą dokumentacją, składa wnioskodawca albo jego wyznaczony pełnomocnik. W przypadku pełnomocnika do wniosku dołącza się kopię pełnomocnictwa upoważniającego do dokonywania, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, wszystkich czynności związanych ze sprawą.
3. Wnioski nie wymagają kwalifikowanego podpisu elektronicznego.
4. Wymagana dokumentacja jest składana w postaci elektronicznej.
5. W sprawach, o których mowa w ust. 1, wymiana korespondencji, w tym wzywanie do uzupełnienia braków lub złożenia wyjaśnień, zawiadamianie i doręczanie, następuje za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
6. Wnioskodawca albo jego wyznaczony pełnomocnik mają prawo do zapoznania się z dokumentacją sprawy, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, na każdym jej etapie. Prawo to przysługuje także po zakończeniu sprawy w okresie archiwizacji jej dokumentacji.

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

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

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

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

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

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

9) w art. 14:

- a) w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „świadectw sprawności technicznej” zastępuje się wyrazem „dokumentów”,
- b) w ust. 2 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:
„b) jego dalsza eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.”,
- c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2e w brzmieniu:

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

„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 do spraw bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 16, z późn. zm.⁵⁾), stwierdzi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wprowadza, w drodze decyzji, tymczasowe środki bezpieczeństwa obejmujące zawieszenie lub ograniczenie działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

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

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

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

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

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

11) w art. 15:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa;

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

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

13) art. 16 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu oraz tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany – nie może być wyższa niż 15 000 złotych,

- f) europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN) – nie może być wyższa niż 100 złotych,
 - g) wydania decyzji, o których mowa w art. 25f ust. 6 – nie może być wyższa niż 10 000 złotych,
 - h) autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację, wyznaczania podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej oraz rozszerzania zakresu uprawnień jednostki wyznaczonej – nie może być wyższa niż 10 000 złotych;
- 2) nadzoru nad:
- a) ośrodkami szkolenia i egzaminowania,
 - b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności
- nie może być wyższa niż 10 000 złotych.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe czynności dla danego rodzaju sprawy, za które są pobierane opłaty, o których mowa w ust. 1, wysokość tych opłat, a także sposób ich uiszczania i pobierania, uwzględniając maksymalne stawki opłat określone w ust. 2, średni nakład pracy przy wykonywaniu szczegółowych czynności dla danego rodzaju sprawy, konieczność jednolitego postępowania przy pobieraniu i uiszczaniu opłat i zachowanie konkurencyjności transportu kolejowego.

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

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

14) w art. 17:

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

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

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

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

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

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

c) po ust. 1d dodaje się ust. 1e w brzmieniu:

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

15) art. 17a otrzymuje brzmienie:

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

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

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

3. Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:

- 1) polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego i przekazana wszystkim osobom zatrudnionym;
- 2) procedury służące osiągnięciu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków ustanowionych w TSI, właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, lub w decyzjach organów;

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

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

5. System zarządzania bezpieczeństwem zarządcy 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.

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

- 1) załączniku I do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 26, z późn. zm.⁷⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/762” – w odniesieniu do przewoźników kolejowych;
 - 2) załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/762 – w odniesieniu do zarządców.”;
- 16) po art. 17a dodaje się art. 17aa–art. 17ac w brzmieniu:

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

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

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

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

- 1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych celów bezpieczeństwa oraz realizacji krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST);
- 2) przedstawienie realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);

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

- 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei i zarządzaniem infrastrukturą, w tym podsumowanie informacji otrzymanych zgodnie z art. 17 ust. 1bb pkt 4;
- 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;
- 5) sprawozdanie ze stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

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

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

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

Art. 17ac. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) oraz sposób ich obliczania

i zestawiania, uwzględniając potrzebę jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.”;

17) w art. 17b wyrazy „Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8)” zastępuje się wyrazami „402/2013”;

18) w art. 17c wyrazy „wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009” zastępuje się wyrazami „402/2013”;

19) w art. 17d w ust. 2 w pkt 1 w lit. b we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „systemu kolei” dodaje się wyraz „Unii”;

20) w art. 17e:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

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

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

c) uchyla się ust. 5 i 6;

21) w art. 18a:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

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

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

c) ust. 4–6 otrzymują brzmienie:

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

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

6. Prezes UTK:

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

22) art. 18b otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z wynikami oceny, o której mowa w ust. 1, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego

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

stanowiska. W uzasadnionych przypadkach do współpracy włącza się przewoźnika kolejowego.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

24) art. 18c otrzymuje brzmienie:

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

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

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

26) uchyla się art. 18e i art. 18f;

27) w art. 19:

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

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

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) warunki i tryb wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa,
 - 2) warunki i tryb wydawania, przedłużania, zmiany i cofania świadectw bezpieczeństwa,
 - 3) wzór autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa
– mając na uwadze konieczność stosowania jednolitych standardów postępowania i dokumentacji oraz zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym przy uwzględnieniu zaleceń Komisji Europejskiej.”;
- 28) w art. 22f w ust. 11 pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:
- „3) w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 1 i 3–7;
 - 4) w przypadku przyznania przez Prezesa UTK odstępstwa, o którym mowa w art. 25f ust. 1.”;
- 29) w art. 23 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, zastosowanie mają właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.”;
- 30) w art. 23a:
- a) w ust. 1:
 - w pkt 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)”,
 - 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;”,
 - c) w ust. 4 w pkt 1 i 2 wyrazy „krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR)” zastępuje się wyrazami „europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR)”;
- 31) art. 23b otrzymuje brzmienie:
- „Art. 23b. 1. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazdu kolejowego należy uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydane przez:
- 1) Agencję – w przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje jedno lub kilka państw członkowskich Unii Europejskiej;
 - 2) Agencję albo Prezesa UTK – w przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydaje się na wniosek zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, wykonawcy modernizacji albo importera.
3. Sposób złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, określa art. 31 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiającego uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE L 90 z 06.04.2018, str. 66, z późn. zm.⁹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/545”.
4. Sposób przetwarzania wniosku, o którym mowa w ust. 2, oraz podejmowane działania określa rozdział 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.
5. Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu albo odmawia jego

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

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.

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

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

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

9. Niezależnie od przeprowadzenia testów w przypadku, o którym mowa w ust. 7, jeżeli w ramach oceny wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wystąpi uzasadniona wątpliwość, Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK może zażądać przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, oraz, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku, informuje zarządcę o jego złożeniu. Prezes UTK, w drodze

decyzji, wydaje zezwolenie albo odmawia jego wydania w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku oraz jednocześnie pisemnie informuje zarządcę o wydanej decyzji. W zezwoleniu Prezes UTK może określić warunki przeprowadzania testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany. Zarządca umożliwia przeprowadzenie takich testów nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia, w którym Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK zażądał ich przeprowadzenia.

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

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

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

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

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

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

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

32) uchyla się art. 23c;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Deklaracja zgodności z typem jest wystawiana zgodnie z:

- 1) procedurami weryfikacji odpowiednich TSI lub
- 2) w przypadku gdy TSI nie mają zastosowania – procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B w połączeniu z modułem D, modułem B w połączeniu z modułem F oraz H1 załącznika II do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących

wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82).

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

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

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

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

35) uchyla się art. 23f;

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

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

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

3. Jeżeli Prezes UTK w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub z innych źródeł uzyska wiedzę, że pojazd kolejowy lub typ pojazdu, posiadający zezwolenie na

wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu, mimo użytkowania go zgodnie z przeznaczeniem, nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań systemu kolei, niezwłocznie wzywa przewoźnika kolejowego eksploatującego taki pojazd lub typ pojazdu do przyjęcia niezbędnych środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.

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

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

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

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

8. Podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji Agencji albo Prezesa UTK wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Wystąpienie z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy wstrzymuje

wykonanie decyzji. Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK rozpatruje wnioski w terminie miesiąca od dnia jego otrzymania.

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

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

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

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

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

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

37) uchyla się art. 23g;

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

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

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

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

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

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

- 1) Rzeczypospolitej Polskiej, występuje do organu, który wydał pierwotne zezwolenie,
- 2) innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, występuje do Agencji – z wnioskiem o wydanie nowego zezwolenia z rozszerzonym obszarem użytkowania, dołączając zaktualizowaną dokumentację. Wykaz dokumentów, które należy dołączyć do wniosku, określa pkt 18 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545. Przepisy art. 23b ust. 3–15 i art. 23ca stosuje się.

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

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

- 1) zapewnia, aby pojazdy były utrzymywane zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu oraz obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i odpowiednimi przepisami TSI;

- 2) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (CSM), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;
- 3) zapewnia umowne zobowiązanie wykonawców do wdrażania środków kontroli ryzyka przez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie monitorowania;
- 4) zapewnia identyfikowalność działań dotyczących utrzymania.

3. System utrzymania obejmuje następujące funkcje:

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

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

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

6. Podstawowymi elementami systemu utrzymania są:

- 1) przywództwo – zobowiązanie do rozwijania i wdrażania systemu utrzymania, w tym ciągle doskonalenie jego skuteczności;
- 2) ocena ryzyka – uporządkowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów kolejowych, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio

- z procesów eksploatacyjnych i działań innych przewoźników kolejowych lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka;
- 3) monitorowanie – uporządkowane podejście, które ma zapewnić istnienie środków kontroli ryzyka, ich właściwe funkcjonowanie i osiągnięcie celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);
 - 4) ciągłe doskonalenie – uporządkowane podejście służące analizie informacji pochodzących z regularnego monitorowania, audytowania lub innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, aby zdobywać doświadczenia i stosować środki zapobiegawcze lub naprawcze w celu utrzymywania lub zwiększania poziomu bezpieczeństwa;
 - 5) struktura i odpowiedzialność – uporządkowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie bezpieczeństwa, a także wskazywać sposób, w jaki kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach struktury organizacyjnej oraz zakres udziału osób zatrudnionych i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej;
 - 6) zarządzanie kompetencjami – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez osoby zatrudnione kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);
 - 7) informacje – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez kierownictwo na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe;
 - 8) dokumentacja – uporządkowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji;
 - 9) działania w zakresie zlecania podwykonawstwa – uporządkowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, aby osiągać cele podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz wypełniać wszystkie kompetencje i wymogi;
 - 10) działania w zakresie utrzymania – uporządkowane podejście, które ma zapewnić:

- a) aby działania w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo i elementy krytyczne dla bezpieczeństwa były określone i właściwie zarządzane oraz aby konieczne zmiany w tych działaniach w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo były określone, właściwie zarządzane z wykorzystaniem informacji uzyskanych na podstawie dotychczasowych doświadczeń oraz z zastosowaniem wspólnych metod oceny ryzyka i właściwie udokumentowane,
 - b) zgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei,
 - c) wdrożenie i sprawdzanie obiektów, wyposażenia i narzędzi utrzymania, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do świadczenia usług utrzymania,
 - d) analizę wstępnej dokumentacji związanej z pojazdem kolejowym w celu zapewnienia pierwszej dokumentacji dotyczącej utrzymania i jej właściwego wykorzystywania podczas przygotowywania zamówień na usługi utrzymania,
 - e) aby komponenty, w tym części zamienne, i materiały były: wykorzystywane w sposób zgodny z zamówieniami na usługi utrzymania i dokumentacją dostawcy, składowane, obsługiwane i transportowane we właściwy sposób, zgodny z określonym w zamówieniach na usługi utrzymania i dokumentacji dostawcy, oraz zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi oraz z wymogami zawartymi w zamówieniach na usługi utrzymania,
 - f) aby odpowiednie i właściwe obiekty, wyposażenie i narzędzia były określone, wskazane, zapewnione, zarejestrowane i udostępniane w celu świadczenia usług utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i innymi specyfikacjami mającymi zastosowanie, z zapewnieniem bezpiecznego świadczenia usług utrzymania, ergonomii i ochrony zdrowia,
 - g) aby podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) dysponowały procedurami zapewniającymi, że sprzęt do pomiarów, wszystkie obiekty, elementy wyposażenia i narzędzia były właściwie użytkowane, skalibrowane, przechowywane i utrzymywane;
- 11) działania kontrolne – uporządkowane podejście, które ma zapewnić:

- a) wycofywanie pojazdów kolejowych z eksploatacji ze względu na planowane, warunkowe lub naprawcze działania w zakresie utrzymania lub w przypadku wystąpienia uszkodzenia, lub ze względu na zaistnienie innych potrzeb,
- b) konieczne środki kontroli jakości,
- c) wykonywanie zadań w zakresie utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i wydawanie dokumentów przywrócenia do eksploatacji obejmujących ewentualne ograniczenia użytkowania,
- d) aby ewentualne przypadki niezgodności podczas stosowania systemu zarządzania, które mogłyby skutkować wypadkami, incydentami, wypadkami, których uniknięto, lub innymi niebezpiecznymi zdarzeniami, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby niezbędne działania zapobiegawcze były podejmowane zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania,
- e) okresowe audyty wewnętrzne i proces monitorowania zgodny ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania.

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

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

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

- 1) uzyskuje dowody potwierdzające, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ustanowił system utrzymania, w celu zapewnienia w przypadku każdego pojazdu kolejowego, za którego utrzymanie jest odpowiedzialny, stanu umożliwiającego bezpieczną eksploatację;
- 2) ocenia zdolność podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) do spełnienia podstawowych elementów określonych w ust. 6 i do spójnego ich stosowania;

- 3) w przypadku certyfikacji warsztatów utrzymaniowych ocenia zgodność z podstawowymi elementami określonymi w ust. 6 stosowanymi do odpowiednich funkcji i działań, które są certyfikowane.

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

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

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

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

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

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

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

15. Prezes UTK nadzoruje ciągłą zgodność z wymogami i kryteriami oceny, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779, po przyznaniu

certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania.”;

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

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

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

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

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

41) w art. 24:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

2. W przypadku pojazdów kolejowych, dla których nie określono podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), warunkiem rozpoczęcia ich użytkowania jest wystawienie świadectwa sprawności technicznej przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcę zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze. Dla pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych, pojazdów przeznaczonych

wyłącznie do użytku lokalnego świadectwo sprawności technicznej może wystawić również dysponent.”,

b) uchyla się ust. 4a;

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

43) w art. 25a:

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

„System kolei Unii dzieli się na podsystemy.”,

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

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

44) art. 25b otrzymuje brzmienie:

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

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

45) w art. 25ca:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą zgodność ze

zharmonizowanymi normami lub ich częściami, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei objętymi tymi normami lub ich częściami, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.”,

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

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

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

46) w art. 25cb:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

1) projektowania;

- 2) budowy;
 - 3) końcowych prób podsystemu.”,
 - c) ust. 5a otrzymuje brzmienie:

„5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania systemu kolei, jednostka notyfikowana wydaje pośrednie potwierdzenie weryfikacji.”,
 - d) uchyla się ust. 5b i 5c,
 - e) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

 - 1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji, o ile uprzednio zostały wydane;
 - 2) czy potwierdzenia, o których mowa w pkt 1, uwzględniają wymagania określone w TSI;
 - 3) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;
 - 4) kompletność i poprawność deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności wraz z kopiami certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności dla wszystkich składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie;
 - 5) czy budowle i urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzące w skład podsystemu, zostały wprowadzone do obrotu zgodnie z przepisami ustawy;
 - 6) wszystkie elementy podsystemu nieobjęte pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji;
 - 7) wyniki końcowych prób podsystemu.”;
- 47) w art. 25cc:
- a) w ust. 1:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań systemu kolei;”,
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Prezes UTK nie może:

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

c) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

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

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

48) w art. 25d:

a) ust. 1–4 otrzymują brzmienie:

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

- 1) w TSI, w szczególności dotyczących punktów otwartych, nie ujęto wszystkich aspektów zasadniczych wymagań systemu kolei;
- 2) została wydana decyzja o przyznaniu odstępstwa od obowiązku stosowania TSI;
- 3) zachodzi szczególny przypadek zdefiniowany w TSI;
- 4) wykonuje się ocenę zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową;

- 5) typy urządzeń i typy budowli nie zostały ujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności;
- 6) sieci kolejowe albo ich części oraz pojazdy kolejowe nie są objęte obowiązkiem stosowania TSI;
- 7) zachodzi pilna potrzeba przywrócenia lub utrzymania ruchu kolejowego po wypadku, klęsce żywiołowej lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych.

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

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

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

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

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

- b) uchyla się ust. 5 i 6;

49) w art. 25e:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

- b) ust. 1a–2 otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

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

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

- d) w ust. 3 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

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

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

e) uchyla się ust. 3a,

f) ust. 4 i 4a otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

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

i) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy

dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań systemu kolei.

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) projekt specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych;
- 2) dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami kolejowymi, które mają być eksploatowane na objętych danym projektem inwestycyjnym: linii kolejowej lub jej fragmencie, kilku liniach kolejowych lub sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany;

- 3) dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI;
- 4) inne stosowne dokumenty, w tym opinię Prezesa UTK w zakresie planowanych do zastosowania rozwiązań technicznych urządzeń przytorowych ERTMS, deklaracje weryfikacji WE lub certyfikaty zgodności WE.

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

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

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

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

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

51) w art. 25f:

a) w ust. 1:

- we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „przewoźnik kolejowy,” dodaje się wyrazy „użytkownik bocznic kolejowej,”
- pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się ust. 2,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 5, występuje do Komisji Europejskiej o zaopiniowanie wniosku o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI lub ich części, przekazuje dokumentację załączoną do

wniosku, o którym mowa w ust. 1, oraz wskazuje regulacje, które będą miały zastosowanie zamiast właściwej TSI lub jej części, w tym w szczególności zawarte we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.”,

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

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

e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik 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.”,

f) uchyla się ust. 5,

g) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska:
 - a) podjęła decyzję o pozytywnym zaopiniowaniu wniosku, nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
 - b) nie podjęła decyzji w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
- 2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI:
 - a) po decyzji Komisji Europejskiej o negatywnym zaopiniowaniu wniosku, podjętej nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo

- b) po stwierdzeniu, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 2, 3 albo 5.”;

52) w art. 25g:

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

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

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

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

53) uchyla się art. 25ga;

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

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

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

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

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

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

56) art. 25k otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

58) uchyla się art. 25t;

59) art. 25ta otrzymuje brzmienie:

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

- 1) zasadnicze wymagania systemu kolei;
- 2) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie 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;
 - 4) konieczność przeprowadzenia procedur oceny zgodności podsystemów w oparciu o moduły oceny zgodności;
 - 5) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.”;
- 60) w art. 28b w ust. 7 skreśla się wyrazy „pełnionego w domu”;
- 61) w art. 28e:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności.”,
 - b) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei;”,
 - c) ust. 3a otrzymuje brzmienie:

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

62) art. 28g otrzymuje brzmienie:

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

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

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

63) w art. 28h:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) natychmiastowego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, pojazdów kolejowych, ich wraków i zawartości oraz urządzeń i budynków związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego;
- 2) natychmiastowego dostępu do protokołów oględzin i otwarcia zwłok ofiar śmiertelnych poważnych wypadków;
- 3) natychmiastowego dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów;
- 4) natychmiastowego dostępu do wszystkich informacji lub zapisów mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic 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;
- 5) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych natychmiastowej pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
- 6) wysłuchania osób;
- 7) wstępu na obszar kolejowy;

- 8) jazdy w kabinie pojazdów kolejowych z napędem;
 - 9) inspekcji zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), a także producentów pojazdów, infrastruktury kolejowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz innych podmiotów związanych z zaistnieniem zdarzenia w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego.”,
- b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
- „3a. W przypadku postępowań dotyczących pojazdów kolejowych posiadających zezwolenie na wprowadzenie do obrotu wydane przez Agencję lub przewoźników kolejowych, którym Agencja wydała jednolity certyfikat bezpieczeństwa, Komisja może zwrócić się do Agencji w celu przedstawienia przez nią wyjaśnień lub przekazania niezbędnych informacji, dokumentów i zapisów dotyczących tych pojazdów kolejowych lub przewoźników kolejowych.”;
- 64) art. 28i otrzymuje brzmienie:
- „Art. 28i. Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub Agencji o konsultacje eksperckie, przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen, o ile taka pomoc nie zagraża niezależności Komisji.”;
- 65) w art. 28j:
- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów z państw członkowskich Unii Europejskiej, jeżeli:
- 1) przewoźnik kolejowy mający siedzibę w jednym z tych państw członkowskich i dla którego wydano w nim licencję brał udział w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie;
 - 2) pojazd lub pojazdy kolejowe zarejestrowane lub utrzymywane w jednym z tych państw członkowskich uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie.”,
- b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
- „4. Zaproszone przez Komisję podmioty, o których mowa w ust. 3, mają prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników,

a personel tych podmiotów jest uprawniony do korzystania z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 28h ust. 2.”;

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

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

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

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

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

68) w art. 28l:

a) uchyla się ust. 3,

b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

d) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

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

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

71) w art. 66 w ust. 1:

a) w pkt 1 uchyla się lit. c,

b) w pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) nieterminowo przedłożył Prezesowi UTK raport w sprawie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17ab ust. 1,”;

c) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) dysponent, który, wbrew 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,”;

d) w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) podmiot, który wbrew obowiązkowi określonymu w art. 14aa ust. 3, nie udzielił odpowiedzi na ostrzeżenie Prezesa UTK.”;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Pojazdy kolejowe, dla których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, aby mogły być eksploatowane na sieciach kolejowych nieobjętych wydanym dla danego pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwoleniem na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego, muszą uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego publikuje:

- 1) wytyczne, o których mowa w art. 25e ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
- 2) przewodnik, o którym mowa w art. 18c ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą

– w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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

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

Art. 14. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 16 ust. 4, art. 19 ust. 4 i art. 25ta ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 16 ust. 3, art. 19 ust. 4 i art. 25ta ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
 - 2) art. 17a ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 17ac ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą
- nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

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

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

Załącznik
do ustawy
z dnia
(poz. ...)

Załącznik nr 1a

ELEMENTY SYSTEMU KOLEI UNII

1. Sieć kolejowa obejmuje:

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

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

2. Pojazdy kolejowe

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

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

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym dokonuje częściowego wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2016/797”, oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.) zwanej dalej „dyrektywą 2016/798”, wchodzących w skład tzw. części technicznej czwartego pakietu kolejowego. Obie dyrektywy przewidywały termin na wdrożenie swoich postanowień do dnia 16 czerwca 2019 r., z możliwością przedłużenia tego terminu o rok. W celu przesunięcia terminu wdrożenia państwa członkowskie powiadamiały Agencję Kolejową UE, zwaną dalej także „Agencją”, i Komisję, podając jednocześnie uzasadnienie takiego przedłużenia. Rzeczpospolita Polska postanowiła skorzystać z tej możliwości, w związku z powyższym w przypadku RP termin dokonania transpozycji przepisów dyrektywy 2016/798 oraz dyrektywy 2016/797 został przesunięty na dzień 16 czerwca 2020 r. Niemniej jednak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji (Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27), w związku z sytuacją nadzwyczajną dotyczącą COVID-19, wydłużyła termin transpozycji ww. dyrektyw do dnia 31 października 2020 r.

Projekt ustawy zakłada dodanie nowych oraz dokonanie zmian w obecnie obowiązujących przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”.

Projekt zawiera także przepisy, których celem jest zapewnienie prawidłowego stosowania szeregu aktów wykonawczych do dyrektywy 2016/798, w szczególności:

- rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05. 2018, str. 26, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/762”,

- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/763”,
- 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/779”.

Dodatkowo projekt tworzy warunki do wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004 (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/796”.

Podstawowe zmiany wprowadzane projektem dotyczą dokumentów z zakresu bezpieczeństwa, wydawanych przewoźnikom kolejowym umożliwiających im dostęp do infrastruktury kolejowej po spełnieniu określonych warunków. W miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa w dwóch częściach – A i B – wydawanych przez tzw. krajowe organy ds. bezpieczeństwa wprowadzany jest jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydawany przez Agencję lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Wybór organu wydającego certyfikat jest zależny od obszaru prowadzenia działalności – jeżeli obejmuje on co najmniej dwa państwa członkowskie UE, wniosek składa się do Agencji, zaś w przypadku podmiotów działających w obrębie jednego kraju przewoźnik ma możliwość wyboru i złożenia wniosku do Agencji lub właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Projekt tworzy także warunki do stosowania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, szczegółowych procedur dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2018/763. W szczególności wprowadza w tym zakresie tzw. punkt kompleksowej obsługi, tj. dedykowany system informatyczny stworzony przez Agencję Kolejową UE dla obsługi wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Ponadto projekt modyfikuje

wymagania dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem, tworzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, które w dalszym stopniu uszczegółowione są w rozporządzeniu (UE) 2018/762.

Dodatkowo projekt rozszerza zakres certyfikacji tzw. podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/779, a także modyfikuje zasady uzyskiwania autoryzacji bezpieczeństwa zarządców infrastruktury i świadectw bezpieczeństwa dla użytkowników bocznic kolejowych.

Projekt ustawy dotyczy także szeregu innych aspektów dotyczących bezpieczeństwa, m.in. współpracy z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa oraz z Agencją Kolejową UE czy nadzoru Prezesa UTK nad podmiotami sektora kolejowego.

Zmiana projektowana w art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym dostosowuje aktualne wyłączenia stosowania przepisów krajowych do wyłączeń określonych w postanowieniach art. 2 ust. 2 lit. b dyrektywy 2016/798. Dostosowanie polega na uzupełnieniu wyłączenia w stosowaniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym w zakresie linii tramwajowych, również w odniesieniu do tramwajów, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym.

Dotychczas obowiązująca dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.) umożliwiała państwom członkowskim rezygnację z konieczności stosowania swoich postanowień jedynie do tramwajów i innych systemów kolei lekkiej, zaś nie wspominała o możliwości wyłączenia jej zastosowania w stosunku do infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy. Projektowane w art. 4 zmiany do ustawy o transporcie kolejowym wprowadzają nowe i modyfikują już istniejące pojęcia ustawowe, dostosowując je do postanowień dyrektywy 2016/798.

Zmiana brzmienia pkt 6 w art. 4 ma na celu dostosowanie krajowej definicji „pojazdu kolejowego” do wymogów dyrektywy 2016/797 – dodatkowo doprecyzowano, że pojazdem kolejowym nie jest pojazd napędzany siłą ludzkich mięśni. Dzięki takiemu doprecyzowaniu dreżyny ręczne nie będą uznawane za pojazd kolejowy z wszelkimi tego konsekwencjami (konieczność uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego). Z informacji przekazanych przez UTK wynika, że w urzędzie tym nie ma toczących się postępowań o dopuszczanie do eksploatacji dreżyn ręcznych, nie ma więc potrzeby dodawania przepisów przejściowych w tym zakresie.

Zmiana pkt 6b i 6c w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu dostosowanie brzmienia krajowych definicji „dysponenta” i „podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)” do postanowień art. 3 pkt 19 i 20 dyrektywy 2016/798, przez wprowadzenie odniesienia do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR). Istotnym aspektem jest to, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) musi być wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) niezależnie od tego, jakie umowy ma zawarte np. z właścicielami pojazdów kolejowych, którzy nie mają statusu ECM.

Konsekwencją wprowadzonej powyżej zmiany jest uchylenie pkt 6e w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

Dokonując implementacji postanowień dyrektywy 2016/798, zauważono również potrzebę zmiany brzmienia definicji „przewoźnika kolejowego”. Brzmienie art. 3 pkt 3 ww. dyrektywy ma na celu wprowadzenie dla przedsiębiorcy uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej, obok wymogu posiadania licencji, również wymogu posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa.

Wdrażając treść art. 10 ust. 1 dyrektywy 2016/798, dokonano zmiany brzmienia pkt 18 i 18a w art. 4, wprowadzając w miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

W pkt 18b w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym dokonano zmiany brzmienia istniejącej już w prawodawstwie krajowym definicji „autoryzacja bezpieczeństwa”, dostosowując jej brzmienie do przepisów unijnych, które przewidują objęcie systemem bezpieczeństwa również system sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji.

W celu dostosowania treści prawa krajowego do postanowień dyrektywy 2016/797 uchylono w art. 4 pkt 26a, obejmujący definicję „transeuropejskiego systemu kolei”.

W pkt 29 została zmodyfikowana definicja „interoperacyjności” przez wykreślenie z niej określenia „systemu kolei” – w celu dostosowania do nowej siatki pojęciowej narzuconej przez dyrektywę 2016/797, w tym również m.in. wprowadzenia definicji „system kolei Unii”. Mając na uwadze konieczność wdrożenia do krajowego porządku prawnego treści załącznika III dyrektywy 2016/797, w nowym brzmieniu pkt 32 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym „zasadnicze wymagania systemu kolei” konsekwentnie wykreślono wyrazy „w transeuropejskim systemie kolei”.

Zmiana w pkt 33b definicji „procedury weryfikacji WE podsystemu” ma na celu jedynie dostosowanie użytych w niej innych definicji (tj. „zasadnicze wymagania systemu kolei” oraz „system kolei Unii”) zmienianych w niniejszym projekcie ustawy.

W projekcie ustawy zaproponowano również zmianę brzmienia pkt 35c w art. 4, mając na uwadze wprowadzenie w prawodawstwie krajowym, obok funkcjonującego już w przypadku pojazdów kolejowych „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji” – „zezwolenia na wprowadzenie do obrotu”.

Uchylenie pkt 36b wynika ze zmiany „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji” w przypadku pojazdów kolejowych na „zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego”. Zmianie uległa także treść definicji dopuszczenia do eksploatacji, zgodnie z którą dopuszczeniem do eksploatacji będą wszystkie czynności, w wyniku których podsystem zostaje oddany do eksploatacji.

Potrzeba dodania w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym pkt 38a wprowadzającego definicję „punkt kompleksowej obsługi” wiąże się z ustanowieniem w projekcie szczegółowych procedur dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2018/763. Nowe brzmienie pkt 39 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu dostosowanie istniejącego już pojęcia „system zarządzania bezpieczeństwem” do wymogów prawa unijnego. W projekcie ustawy zaproponowano również zmianę brzmienia pkt 41 i 42 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym, dostosowując pojęcia „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)” oraz „wspólne cele bezpieczeństwa (CST)” do postanowień dyrektywy 2016/798, w celu zapewnienia tym samym rozwoju i doskonalenia bezpieczeństwa systemu kolei.

Brzmienie pkt 47 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym definiuje pojęcie „incydentu”, wdrażając tym samym postanowienia art. 3 pkt 13 dyrektywy 2016/798.

Projektowane pkt 60–62 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym mają na celu wdrożenie pkt 31–32 art. 3 dyrektywy 2016/798 przez dodanie w przepisach krajowych nowych pojęć związanych z działalnością, tj. „rodzaj działalności”, „zakres działalności” i „obszar działalności”, odnoszących się do rynku transportu kolejowego.

Zmiany projektowane w art. 13 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym dostosowują katalog zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, do postanowień dyrektywy 2016/798.

Dokonując zmiany brzmienia pkt 1 ust. 1a w art. 13 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z obowiązującą siatką pojęciową, z dotychczasowych zadań Prezesa UTK wyodrębniono wydawanie, przedłużanie, zmianę i cofanie świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizację rejestrów tych dokumentów do odrębnego pkt 1a. W nowym brzmieniu pkt 1 pozostawiono wymienione powyżej zadania Prezesa UTK dotyczące jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Modyfikowany pkt 3 ust. 1a w art. 13 wyznacza Prezesa UTK do pełnienia funkcji organu certyfikującego podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) lub podmioty, które realizują funkcje utrzymania, o którym mowa w art. 2 lit. b rozporządzenia (UE) 2019/779.

Zmiana brzmienia pkt 4 w ust. 1a ma charakter wynikowy w związku z zastąpieniem w siatce pojęciowej definicji „certyfikat bezpieczeństwa” definicją „jednolity certyfikat bezpieczeństwa”.

Zastąpienie w pkt 6 w lit. b świadectw sprawności technicznej dokumentami wynika z konieczności dostosowania brzmienia tego przepisu do projektowanej treści art. 24.

W zakresie projektowanych zmian w ust. 1a art. 13, zgodnie z postanowieniami art. 18 ust. 1 dyrektywy 2016/798 dodano nowy pkt 10 w zakresie konsultowania kierunków rozwoju ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami, przewoźnikami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników. W tym miejscu należy podkreślić, że Prezes UTK nie tworzy wiążącego prawa, może jedynie dawać interpretacje lub stanowiska i te z reguły są konsultowane z rynkiem przez stronę internetową. Poza tym konsultacje te są niewiążące.

Zmiana brzmienia pkt 1 i 2 w ust. 2 w art. 13 ustawy o transporcie kolejowym znacznie poszerza zakres zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, o odmowę wydania i cofanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie – urządzenia przytorowe” znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz o odnawianie, zmianę i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu, w przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Dodany w ust. 2 pkt 2a wprowadza dodatkowe zadanie dla Prezesa UTK, jakim jest wydawanie tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci.

Projektowany pkt 2b uprawnia Prezesa UTK do kontroli na terytorium RP zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei. Przepis ten stanowi uszczegółowienie kompetencji kontrolnych nadanych w art. 13 ustawy o transporcie kolejowym.

Zmiana brzmienia pkt 7 pozwala Prezesowi UTK na nadawanie, zmianę europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych również w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR). Tym samym konieczne jest uchylene brzmienia pkt 6.

Zmiana projektowana w art. 13a w ust. 1 ma na celu wyłączenie stosowania niektórych przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego w zakresie postępowań dotyczących spraw związanych z wydawaniem, przedłużaniem i aktualizacją jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, realizowanych za pomocą tzw. punktu kompleksowej obsługi.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wprowadza tzw. punkt kompleksowej obsługi, tj. dedykowany system informatyczny stworzony przez Agencję Kolejową UE dla obsługi wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Projektowany art. 13ab ust. 1 określa trzy kategorie spraw prowadzonych za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. Należy zauważyć, że przepis ten dodawany jest do rozdziału 3 ustawy o transporcie kolejowym dotyczącego Prezesa UTK. Jest to zabieg celowy, ponieważ to właśnie Prezes UTK będzie obsługiwał punkt kompleksowej obsługi – w tym właśnie systemie będzie opiniował wnioski składane do Agencji, a także samodzielnie prowadził te sprawy, w których wnioskodawca występuje bezpośrednio do Prezesa UTK.

Ust. 2 projektowanego artykułu stanowi, że wnioski w zakresie spraw dotyczących jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub zezwoleń dla typu pojazdu oraz zatwierdzania przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS składa wnioskodawca albo jego wyznaczony pełnomocnik. Ust. 3 i 4 regulują kwestie zwolnienia wniosku z kwalifikowanego podpisu elektronicznego, określając, że dokumentacja składana jest w postaci elektronicznej. Szczegółowe zadania punktu kompleksowej obsługi w zakresie wymiany korespondencji, składania wyjaśnień, uzupełnienia braków oraz zapoznania się z dokumentacją sprawy zostały

zawarte w brzmieniu art. 13ab ust. 5 i 6. Kwestie zachowania terminu na dokonanie określonych czynności, doręczania decyzji, uzasadnienia decyzji, złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, odwołania od decyzji negatywnej w trybie ponownego rozpatrzenia sprawy regulują ust. 7–10 projektowanego art. 13ab.

Projektowany ust. 11 w art. 13ab wyłącza stosowanie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego w procesie wydawania przez Prezesa UTK na potrzeby Agencji opinii w zakresie spraw dotyczących wydania, aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu oraz zatwierdzenia przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS.

Mając na względzie postanowienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.), projektowany art. 13ac wyznacza Prezesa UTK administratorem danych przetwarzanych za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. Zmiana brzmienia lit. b w pkt 2 w ust. 2 w art. 14 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu usunięcie odniesienia do przepisów wydanych na podstawie art. 20 lub art. 24 ust. 5, a w przypadku wagonów towarowych – w przepisach rozporządzenia (UE) nr 445/2011. Pozostawiono natomiast przesłankę w zakresie wystąpienia istotnego ryzyka dla bezpieczeństwa.

W celu zapewniania bezpieczeństwa w projektowanych w art. 14 ust. 2a–2e reguluje się wprowadzenie przez Prezesa UTK, w przypadku stwierdzenia poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, tymczasowych środków bezpieczeństwa obejmujących zawieszenie lub ograniczenie działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Projektowana regulacja nakłada na Prezesa UTK obowiązek poinformowania w terminie 7 dni Agencji o zastosowaniu tymczasowych środków bezpieczeństwa wobec przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez tę Agencję. Projektowane przepisy przewidują również sytuację, w której Agencja może zwrócić się do Prezesa UTK o wycofanie lub modyfikację zastosowanego tymczasowego środka bezpieczeństwa. Projektodawca w zakresie tym przewiduje współpracę w celu wypracowania rozwiązania akceptowalnego przez obie strony. W uzasadnionym przypadku

do współpracy tej może dołączyć również przewoźnik kolejowy. W sytuacji gdy Prezes UTK i Agencja nie dojdą do porozumienia, decyzja Prezesa UTK pozostaje w mocy i podlega natychmiastowej wykonalności. Należy przy tym mieć na uwadze, że rodzaj wprowadzonego tymczasowego środka bezpieczeństwa (zawieszenie lub ograniczenie działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa) zależy od wyników przeprowadzonej oceny ryzyka w konkretnym przypadku. Wobec tego niemożliwe jest wprowadzenie w przepisach ustawy enumeratywnego katalogu poważnych zagrożeń bezpieczeństwa, które skutkują ograniczeniem albo zawieszeniem działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Niemniej, co do zasady, tymczasowy środek bezpieczeństwa w postaci ograniczenia działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa może zostać zastosowany w przypadku lokalnie występującego ryzyka, np. w sytuacji kiedy występuje ono na określonej linii kolejowej, zaś zawieszenie działalności przewoźnika kolejowego powinno nastąpić wówczas, gdy ryzyko dotyczy całego zakresu działalności danego przewoźnika kolejowego.

Odnosnie do określenia, jakie działanie spełnia przesłankę poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, należy wskazać, że motyw 29 dyrektywy 2016/798 wyjaśnia, że poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa to przypadek poważnego nieprzestrzegania obowiązków prawnych lub wymogów bezpieczeństwa, które samo w sobie lub w szeregu następujących po sobie wydarzeń może spowodować wypadek lub poważny wypadek.

Projektowane brzmienie art. 14 ust. 3 wprowadza rygor natychmiastowej wykonalności dla decyzji Prezesa UTK wstrzymujących ruch kolejowy lub wprowadzających jego ograniczenia, wyłączających z eksploatacji pojazd kolejowy lub ograniczających jego eksploatację oraz wprowadzających tymczasowe środki bezpieczeństwa.

Mając na uwadze treść art. 17 ust. 10 dyrektywy 2016/798, projektodawca w art. 14aa ust. 1 dał Prezesowi UTK możliwość skierowania pisemnego ostrzeżenia do podmiotów, które dokonały naruszenia przepisów kolejnictwa. Wykaz elementów, które zawiera pisemne ostrzeżenie został ujęty w treści projektowanego ust. 2 w art. 14aa.

Projektowany art. 15 ust. 1b, mając na celu wdrożenie art. 18 ust. 2 dyrektywy 2016/798, daje Agencji takie same prawa wobec przedsiębiorstw kolejowych przy wykonywaniu zadań certyfikacyjnych, jakie posiada w zakresie swoich kompetencji Prezes UTK i upoważnione przez niego osoby, zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

W dodawanym niniejszym projektem art. 15aa w ust. 1 nakłada się na Prezesa UTK obowiązek współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru, zaś ust. 2 w celu zapewnienia okresowego nadzoru i kontroli stwarza możliwość opracowania wraz z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich wspólnego planu nadzoru, co może być uregulowane na mocy porozumień określających zasady współpracy. Dodatkowo wprowadzany jest także wymóg udziału Prezesa UTK w pracach w sieci krajowych organów ds. bezpieczeństwa ustanowionej przez Agencję.

Dodawany art. 15ab wprowadza obowiązek współpracy Prezesa UTK z Agencją, w szczególności w zakresie wykonywania zadań dotyczących certyfikacji, wydawania, odnawiania, zmiany i unieważniania zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub zezwoleń dla typu pojazdu, monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei, wymiany informacji w zakresie nadzoru przewoźników kolejowych certyfikowanych przez Agencję, jak również koordynowania działań nadzorczych przewoźnika kolejowego działającego na terytorium RP i innych państw członkowskich. W celu realizacji ww. zadań Prezes UTK zawiera z Agencją porozumienie. Implementacja dyrektyw 2016/797 i 2016/798 pociąga za sobą konieczność modyfikacji art. 16 określającego maksymalną wysokość opłat pobieranych przez Prezesa UTK za poszczególne czynności. Chociaż obydwie dyrektywy nie zawierają przepisów wprost regulujących wysokość pobieranych opłat przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa za poszczególne czynności, to konieczność modyfikacji wynika przede wszystkim ze zmian nazw niektórych dokumentów, za wydanie których pobierane są opłaty (np. certyfikat bezpieczeństwa został zastąpiony przez jednolity certyfikat bezpieczeństwa). Przy okazji modyfikacji przepisów art. 16 zrezygnowano z podawania maksymalnych wysokości opłat w EURO na rzecz złotych (PLN). Należy również mieć na uwadze, że zgodnie z projektowanymi przepisami, ostateczna wysokość poszczególnych opłat zostanie określona w przepisach wykonawczych.

Dodany w art. 17 ust. 1ba wskazuje zarządców i przewoźników kolejowych jako podmioty zapewniające zachowanie bezpieczeństwa w systemie kolejowym, podejmując przy tym działania mające na celu jego utrzymanie oraz stałą poprawę, m.in. przez 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.), przestrzeganie przepisów, wprowadzenie

i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem, zobowiązanie podmiotów, o których mowa w ust. 1bb, mających wpływ na bezpieczeństwo kolei, do wdrażania środków kontroli ryzyka, podejmowanie środków naprawczych w razie stwierdzenia nieprawidłowości.

Projektowany ust. 1bb, w celu zapewnienia bezpieczeństwa systemu kolejowego, nakłada na szeroki krąg podmiotów obowiązek wdrażania niezbędnych środków kontroli ryzyka, zapewnienia, że dostarczane podsystemy i sprzęt spełniają warunki bezpieczeństwa, podejmowania środków naprawczych w celu wyeliminowania zagrożeń oraz informowania o zagrożeniach bezpieczeństwa inne zainteresowane podmioty. Należy mieć na uwadze, że projektowany ust. 1bb zastępuje uchylany ust. 1a.

Cechą wspólną wprowadzanych wymagań jest położenie szczególnego nacisku na wdrażanie przez podmioty niezbędnych środków kontroli ryzyka, stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, wzajemną wymianę informacji i podejmowanie środków naprawczych w razie stwierdzenia nieprawidłowości. Nowością jest także konieczność umownego zobowiązania podmiotów współpracujących z przewoźnikami i zarządcami do wdrażania środków kontroli ryzyka.

Warto zwrócić także uwagę, że wymagania określone w ust. 1bb dotyczą szerokiego kręgu podmiotów – oprócz producentów czy dostawców usług są to także nowe podmioty obejmowane przepisami ustawy, tj. wyładowcy, załadownicy, opróżniający, napełniający, a także przewoźnicy. Rozszerzenie kręgu podmiotów zobowiązanych do wymiany informacji czy podejmowania niezbędnych środków kontroli ma zapewnić bezpieczeństwo coraz popularniejszych przewozów intermodalnych, w których oprócz kolei uczestniczą również inne gałęzie transportu.

W celu zapewnienia przepływu informacji między przewoźnikami kolejowymi przekazującymi sobie wagony, projektowany w art. 17 ust. 1e szczegółowo określa zakres wymienianych danych, mających związek z bezpieczną eksploatacją wagonów.

Projektowana w art. 17a ust. 1 zmiana ma na celu dostosowanie do nowej siatki pojęciowej, wprowadzając jednocześnie obok istniejącego już dla zarządców i przewoźników kolejowych obowiązku tworzenia systemów zarządzania bezpieczeństwem również ich stosowanie w oparciu o istniejące przepisy krajowe w dziedzinie bezpieczeństwa i interoperacyjności. W ust. 2 poszerzono znacznie katalog wymagań, jakie powinny spełniać udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem. Mając na uwadze wprowadzoną siatkę pojęciową, w projektowanym pkt 1, systemy zarządzania bezpieczeństwem muszą spełniać wymagania

dostosowane do rodzaju, zakresu i obszaru działalności oraz do innych jej warunków. Muszą niewątpliwie regulować również kwestie podziału odpowiedzialności, kontroli kierownictwa, nadzoru nad wszystkimi ryzykami związanymi z prowadzoną działalnością, nie zapominając jednocześnie o ciągłym doskonaleniu systemu i wdrażaniu środków kontroli ryzyka.

Ust. 3 określa podstawowe elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem. Obok polityki bezpieczeństwa zatwierdzonej przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego, a następnie przekazanej wszystkim zatrudnionym osobom, wskazano również procedury, wzory dokumentacji, przyjęte plany działania, alarmowania i informowania, ustalenia, postanowienia oraz programy szkolenia personelu i systemów. Należy mieć na uwadze, że przyjęte plany działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej muszą być uzgodnione z Prezesem UTK, natomiast projektowane przepisy nie określają ściśle sposobu i procedury tych uzgodnień; uzasadnione jest pozostawienie elastyczności w tym zakresie.

Mając na względzie rozwój bezpieczeństwa systemu kolei, projektodawca w ust. 4 wprowadza obowiązek określenia w wewnętrznych systemach zarządzania bezpieczeństwem terminu i formy udostępniania osobom zatrudnionym w organizacji wykazu przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem zgodnie z procedurą określoną w załączniku I do rozporządzenia 402/2013.

Ust. 5 i 6 wskazują na kryteria, na podstawie których tworzony jest system zarządzania bezpieczeństwem w oparciu o wymagania określone w: załączniku I do rozporządzenia (UE) 2018/762 – w odniesieniu do przewoźników kolejowych oraz załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/762 – w odniesieniu do zarządców.

W dodawanym niniejszym projektem art. 17aa nałożono na przewoźnika kolejowego obowiązek zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannych i ich rodzinom, będących pasażerami pociągu uruchomionego przez tego przewoźnika. Zgodnie z projektowaną zmianą, przewoźnik udziela poszkodowanym informacji w zakresie procedur dochodzenia roszczeń na mocy przepisów unijnych, przy jednoczesnym wsparciu psychologicznym, którego koszty ponosi przewoźnik kolejowy. Należy przy tym zauważyć, że przepisy unijne w zakresie procedur dochodzenia roszczeń odsyłają pośrednio do stosowania prawa krajowego.

W dodawanym art. 17ab projektowane brzmienie ust. 1 i 2 dotyczy zmiany terminu przedstawienia Prezesowi UTK sporządzanych przez zarządców i przewoźników kolejowych raportów w sprawie bezpieczeństwa, których treść poszerzono o informacje w zakresie

realizacji krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST) oraz sprawozdanie ze stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

Ust. 3 wprowadza dodatkowe informacje, które wchodzi w skład rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa sporządzanego przez Prezesa UTK, uwzględniając m.in. krajowy plan bezpieczeństwa określający działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST) oraz informacje w zakresie jego realizacji.

Projektowane brzmienie art. 17ac zawiera delegację ustawową w zakresie wydania przez ministra do spraw transportu rozporządzenia w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), sposobu ich obliczania i zestawiania.

Zmiana brzmienia ust. 1, 2 i 4 w art. 17e ma na celu dostosowanie brzmienia przepisów do wprowadzonej siatki pojęciowej. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 4 pkt 18a wprowadzono definicję „jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa”.

Ust. 5 (dotyczący możliwości objęcia certyfikatem bocznicy kolejowych) i 6 (dotyczący możliwości uzyskania jednego świadectwa bezpieczeństwa zamiast dwóch w określonych okolicznościach) są uchylane w tym artykule, jednak zostały one przeniesione do innych przepisów, bardziej związanych tematycznie z regulowanym zagadnieniem (tj. art. 18b ust. 7 i art. 19 ust. 3b).

Projektowane brzmienie art. 18a ust. 1 określa wymagania, jakie musi spełniać zarządca ubiegający się o autoryzację bezpieczeństwa. Dotychczasowy wymóg posiadania przez zarządcę siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej został zastąpiony zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Ponadto ust. 2 wprowadza dodatkowo konieczność dokonania oceny wniosku przez Prezesa UTK, zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/762.

W art. 18a dodano ust. 3a–3c regulujące kwestie kompetencji Prezesa UTK, procedury i terminów w zakresie wydania, przedłużenia, aktualizacji, ograniczenia lub cofnięcia autoryzacji bezpieczeństwa.

Zmiany dokonane w art. 18a ust. 4 wynikają z konieczności dostosowania słowniczka ustawowego do siatki pojęciowej unijnych przepisów. Zgodnie z proponowanym brzmieniem ust. 4 posiadacz autoryzacji bezpieczeństwa bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK w przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemie „infrastruktura”, „sterowanie –

urządzenia przytorowe” lub „energia” lub w zasadach ich eksploatacji lub utrzymania. Nowe brzmienie ust. 5 wprowadza dodatkową przesłankę aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa, jaką jest konieczność dokonania zmian w treści autoryzacji, wprowadzając jednocześnie aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury.

Zaproponowane brzmienie ust. 6 w art. 18a wprowadza w zakresie kompetencji Prezesa UTK możliwość zwrócenia się do zarządcy o aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa. Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem przepisów, Prezes UTK mógł żądać od zarządcy wystąpienia o zmianę autoryzacji bezpieczeństwa. W zmienianym ustępie dokonano również zmiany pkt 2, wskazującego na sytuację, w której autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie posiadania autoryzacji bezpieczeństwa. W dotychczasowym brzmieniu Prezes UTK mógł cofnąć autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji. Obecnie projektodawca przewiduje również możliwość ograniczenia autoryzacji bezpieczeństwa, w przypadku gdy uzna, że autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie posiadania autoryzacji bezpieczeństwa.

Nowe brzmienie art. 18b ust. 1 i 2 reguluje przesłanki i sposób składania wniosku o wydanie „jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa”, który przed projektowanymi zmianami funkcjonował w słowniczku ustawowym jako „certyfikat bezpieczeństwa”. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 18b ust. 1, przewoźnik kolejowy składa wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. W zależności od tego, czy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i stacje graniczne położone w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej czy również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej, przewoźnik kolejowy składa wniosek do Agencji albo Prezesa UTK. Projektowane brzmienie ust. 4 odnosi się do okresu ważności jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, jak również uregulowanych w nim kwestii rodzaju, zakresu i obszaru prowadzonej przez przewoźnika kolejowego działalności. Zgodnie z projektowanym ust. 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.

Zgodnie z ust. 6, uzgodnienia te mogą być przeprowadzone osobno w odniesieniu dla każdej sprawy lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między Rzeczpospolitą Polską i sąsiednimi państwami członkowskimi Unii Europejskiej lub w porozumieniu Prezesa UTK z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa tych państw. Projektowany ust. 7 daje przewoźnikowi kolejowemu możliwość objęcia jednolitym certyfikatem kolejowym bocznic kolejowych, co zastąpiło brzmienie art. 17e ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym.

W związku z projektowanym brzmieniem art. 18b ust. 1 pojawiła się konieczność uregulowania szczegółowej procedury postępowania z wnioskiem o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa złożonym do Agencji lub do Prezesa UTK. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 18ba, Prezes UTK dokonuje oceny złożonej przez przewoźnika kolejowego dokumentacji, którą następnie przedkłada Agencji. Projektodawca przewiduje również możliwość współpracy Prezesa UTK z Agencją, a nawet z przewoźnikiem kolejowym, na wypadek gdyby Agencja nie zgadzała się z oceną Prezesa UTK. Jeżeli okaże się, że nie jest możliwe osiągnięcie wspólnego stanowiska, Prezesa UTK może wystąpić z wnioskiem o arbitraż do Rady Odwoławczej.

Zgodnie z brzmieniem art. 18bb ust. 1, Prezes UTK w terminie miesiąca od dnia złożenia przez przewoźnika kolejowego wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa powiadamia wnioskodawcę, że złożona dokumentacja jest kompletna, lub wzywa do jej uzupełnienia. Zgodnie z projektowanym ust. 2 Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia powiadomienia wnioskodawcy o kompletności wniosku albo, w przypadku jeżeli wniosek wymagał uzupełniania, w terminie 4 miesięcy od dnia usunięcia przez wnioskodawcę braków. Projektowane brzmienie ust. 3 nakłada na Prezesa UTK obowiązek każdorazowego zgłaszania Agencji wydania, przedłużenia, aktualizacji, ograniczenia lub cofnięcia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, wskazując przy tym szczegółowo, co powinno zawierać takie zgłoszenie

Projektowane brzmienie art. 18bc ust. 1 i 2 reguluje kwestie aktualizacji wydanych przez Prezesa UTK jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, w przypadku zmiany obszaru działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w zakresie stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej. Wówczas przewoźnik kolejowy do wniosku dołącza dokumentację dotyczącą dodatkowego obszaru działalności. Propozycja brzmienia ust. 3 i 4 daje możliwość przedłużania na wniosek przewoźnika

kolejowego wydanych przez Prezesa UTK jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa na okres 5 lat. Przy podejmowania decyzji Prezes UTK sięga po informacje uzyskane przy czynnościach nadzorczych. Ust. 5 wskazuje, które przepisy ustawy o transporcie kolejowym stosuje się do postępowań dotyczących aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Brzmienie art. 18bd ust. 1 nakłada na przewoźnika kolejowego obowiązek poinformowania Prezesa UTK z co najmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem o planowanym rozpoczęciu przewozów na zmienionych warunkach dotyczących rodzaju i zakresu działalności, wdrażając tym samym postanowienie art. 17 ust. 2 dyrektywy 2016/798, który zgodnie z opinią Komisji Europejskiej należy czytać łącznie z art. 10 ust. 2 ww. dyrektywy. Ponadto przewoźnik kolejowy, zgodnie z brzmieniem ust. 2, ma obowiązek poinformowania Prezesa UTK o znaczących zmianach informacji dotyczących kategorii zawodowej pracowników lub typów użytkowanych pojazdów w terminie 7 dni od daty zakończenia procesu oceny znaczenia zmiany.

Art. 18be dotyczy zasad sprawowania przez Prezesa UTK nadzoru nad działalnością przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Wykonując te zadania, Prezes UTK stosuje wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w zakresie monitorowania i ocenia zarówno system zarządzania bezpieczeństwem jako całość, jak i jego poszczególne elementy, a także stosowanie przez podmiot odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 17 ust. 1 dyrektywy 2016/798, dodany art. 18be reguluje kwestie nadzoru Prezesa UTK nad stosowaniem przez zarządców i przewoźników kolejowych systemu zarządzania bezpieczeństwem. Uwzględniając zasady określone w odpowiedniej wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa (CSM), Prezes UTK w zakresie sprawowanego nadzoru przeprowadza kontrole i audyty, których cele szczegółowe zostały wskazane w pkt 1–3 w ust. 2 omawianego artykułu. Istotne jest, że w procesie sprawowanego nadzoru Prezes UTK wykorzystuje dokumentację zgromadzoną podczas wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Może również wziąć pod uwagę wyniki w zakresie bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, a w odpowiednich przypadkach – ośrodków szkoleniowych w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei. Dodany art. 18be ust. 4 stanowi, że w przypadku podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)

nadzór, o którym mowa powyżej, przeprowadza się w celu zapewnienia stosowania przez te podmioty odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

Projektowany art. 18bf, zgodnie z brzmieniem art. 17 ust. 5 dyrektywy 2016/798, daje Prezesowi UTK możliwość wystąpienia do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie wydanego przez nią jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Dzieje się tak w przypadku, gdy przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa albo zastosowano wobec niego na okres powyżej 3 miesięcy tymczasowy środek bezpieczeństwa.

Projektodawca przewidział również sytuację, w której przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przez Prezesa UTK, o czym mówi ust. 3 projektowanego art. 18bf. Wówczas Prezes UTK może ograniczyć albo cofnąć wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

Projekt w zakresie zmienianego brzmienia art. 18c nakłada na Prezesa UTK obowiązek opublikowania w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego przewodnika dotyczącego wydawania, aktualizacji i przedłużania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa. Przewodnik ten ma na celu wskazanie wnioskodawcom dokumentów wymaganych do złożenia wraz z wnioskiem.

Projektowana zmiana w art. 18d ust. 1 ma na celu dostosowanie brzmienia przepisu do wprowadzonego niniejszym projektem pojęcia „jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa”.

Przewiduje się uchylenie art. 18e i art. 18f. Przepisy te zawierały delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania określonych rozporządzeń, które jednak nie znajdują już zastosowania w nowych uwarunkowaniach prawnych.

Projektowane brzmienie art. 19 ust. 3b wprowadza możliwość uzyskania świadectwa bezpieczeństwa przez przedsiębiorcę łączącego funkcję zarządcy innego niż użytkownik bocznic kolejowej oraz przewoźnika kolejowego, pod warunkiem spełnienia przez nich określonych wymagań. Istotną zmianą w obrębie art. 19, sygnalizowaną już przy okazji omawiania kwestii autoryzacji bezpieczeństwa, jest zmiana delegacji do wydania rozporządzenia w ust. 4. Delegacja ta i wydane na jej podstawie rozporządzenie wymaga zmiany z uwagi na konieczność wyeliminowania z zakresu rozporządzenia przepisów dotyczących certyfikatów bezpieczeństwa. Warto bowiem zauważyć, że wszystkie szczegóły proceduralne dotyczące trybu wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa są już uregulowane w rozporządzeniu (UE) 2018/763, a także zaimplementowane w punkcie

kompleksowej obsługi. Nie ma zatem już uzasadnienia dla regulowania żadnych zagadnień w tym obszarze w ramach rozporządzenia na poziomie krajowym.

Podobna sytuacja nie ma jednak miejsca w odniesieniu do świadectw i autoryzacji bezpieczeństwa. Obecnie żadne przepisy nie określają wzoru wydawanego dokumentu. Zasadne jednak zatem jest rozszerzenie delegacji do wydania rozporządzenia w art. 19 ust. 4 właśnie o ten aspekt. Omawiając kwestię autoryzacji bezpieczeństwa, warto także zwrócić uwagę na pojawiające się w art. 19 uregulowanie umożliwiające ministrowi właściwemu do spraw transportu wydanie rozporządzenia określającego wzór autoryzacji bezpieczeństwa. Dotychczas kwestie te nie były regulowane przepisami, co wzbudzało kontrowersje dotyczące informacji zawieranych we wnioskach czy umieszczanych w dokumencie autoryzacji. Rozporządzenie to będzie wydawane z uwzględnieniem zalecenia Komisji (UE) 2019/780 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie praktycznych zasad wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury (Dz. Urz. UE L 139I z 27.05.2019, str. 390).

Zmiany wprowadzone w art. 23a ust. 1 i 2 stanowią uzupełnienie przepisów prawa krajowego w zakresie kompetencji Prezesa UTK dotyczących rejestracji pojazdu kolejowego, jak również przesłanki wpisania pojazdu kolejowego do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych, zastępując dotychczas funkcjonujące „zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji” brzmieniem „zezwolenie na wprowadzenie do obrotu”, zgodnie z postanowieniami art. 22 i art. 46 dyrektywy 2016/797. Ponadto przepisy w pkt 4 w ust. 1 i w pkt 1 i 2 w ust. 4 tego artykułu będą odtąd dotyczyć europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR), a nie jak dotychczas, krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

Nowe brzmienie art. 23b ust. 1 uwzględnia brzmienie art. 21 ust. 1 dyrektywy 2016/797, którego treść wprowadza zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez Agencję lub Prezesa UTK.

W art. 23b ust. 2 reguluje kwestie podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Projektowany ust. 3 odsyła w kwestii sposobu złożenia wniosku do bezpośredniego stosowania 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”.

Zgodnie z projektowanym ust. 4, sposób przetwarzania wniosku oraz podejmowane działania określa rozdział 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.

Należy mieć na uwadze, że przepisy dyrektywy (podlegające implementacji) w powyższym zakresie zostały w dużej części doprecyzowane w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/545 (stosowanym bezpośrednio), stąd też projektowane przepisy ust. 23b nie zawierają pełnej procedury, gdyż wynika ona z przepisów unijnych bezpośrednio stosowanych.

Zgodnie z projektowanym ust. 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. W razie wątpliwości lub wykrycia niespójności w złożonej dokumentacji kontaktuje się z wnioskodawcą przez punkt kompleksowej obsługi w celu złożenia przez niego wyjaśnień lub poprawienia dokumentacji.

Ponadto, zgodnie z projektowanymi ust. 7 i 8, w razie wątpliwości dopuszcza się możliwość przeprowadzenia w odpowiednim czasie testów na sieci kolejowej, na czas których projektodawca przyznaje Prezesowi UTK kompetencje wydania tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu do celów testów na sieci.

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 Prezes UTK może zażądać przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany. Kwestie te reguluje projektowany ust. 9, zgodnie z którym 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 Prezes UTK zażądał ich przeprowadzenia. Zarządca umożliwia przeprowadzenie takich testów nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia, w którym Agencja albo Prezes UTK zażądał ich przeprowadzenia.

Nowe brzmienie ust. 11 odsyła do stosowania projektowanych przepisów art. 23b ust. 1–10, po uprzednim uzyskaniu stosownego odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, w sytuacji

gdy zgodnie z brzmieniem art. 25f grupa podmiotów może wystąpić w określonych przypadkach do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa.

Art. 23b ust. 13–15 stanowią uzupełnienie przepisów prawa krajowego dotyczących zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, wdrażając tym samym postanowienia art. 21 ust. 10 i 11 dyrektywy 2016/797. Projektodawca, mając na uwadze ochronę interesów wnioskodawcy, który otrzymał odmowną odpowiedź na złożony wniosek o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, przewidział możliwość ponownego rozpatrzenia sprawy przez organ, który wydał decyzję odmowną, z ostateczną możliwością odwołania się do Rady Odwoławczej.

Propozycja nowego art. 23ca reguluje kwestie współpracy w celu wypracowania przez Prezesa UTK i Agencję wspólnego stanowiska w ramach postępowania prowadzonego przez Agencję w sprawie wniosku o dopuszczenie pojazdu do obrotu. Wprowadzone rozwiązanie jest zgodne z art. 21 ust. 7 dyrektywy 2016/797 i obejmuje przypadek, gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK w zakresie kompletności i spójności przesłanej przez nią dokumentacji. Do procedury tej, zgodnie z brzmieniem ust. 2 art. 23ca, mogą zostać włączeni również zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, będący wnioskodawcą. Przewidując sytuację, w której mogłoby nie dojść do porozumienia między Prezesem UTK a Agencją w zakresie wypracowania wspólnego stanowiska, w ust. 3 projektodawca umożliwił Agencji samodzielne podjęcie decyzji o wprowadzeniu pojazdu kolejowego do obrotu. Przepis ten jednak nie ma zastosowania w przypadku złożenia odwołania przez Prezesa UTK do arbitrażu Radzie Odwoławczej.

Brzmienie art. 23d ust. 1 i 2 ma na celu wdrożenie postanowień art. 24 ust. 1 i 2 dyrektywy 2016/797, ustanawiając dla zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta, wykonawcy modernizacji albo importera możliwość wystąpienia z wnioskiem o zezwolenie dla typu pojazdu. Modyfikowany art. 23d wprowadza w ust. 2 możliwość jednoczesnego złożenia wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu wraz z wnioskiem o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, jeżeli odnosi się on do tego samego obszaru użytkowania. Wprowadzenie kolejnych pojazdów kolejowych do obrotu zgodnych z zezwoleniem dla typu pojazdu, o którym mowa w projektowanym art. 23d ust. 3, następuje w oparciu o deklarację zgodności z typem wystawionej przez wnioskodawcę, zgodnie z brzmieniem art. 25 ust. 1 dyrektywy 2016/797. Deklaracja ta jest przygotowywana zgodnie z procedurami weryfikacji odpowiednich TSI, zaś w przypadku gdy TSI nie mają

zastosowania – zgodnie z procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B w połączeniu z modulem D, B w połączeniu z modulem F oraz H1 określonych w 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). Ust. 6 projektowanego art. 23d nakłada na Prezesa UTK obowiązek poinformowania Agencji o wydanym zezwoleniu dla typu pojazdu. Informacja ta ma na celu zarejestrowanie przez Agencję typu pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Wdrażając postanowienie art. 24 ust. 3 dyrektywy 2016/797, w brzmieniu art. 23d ust. 7 ustanowiono, że Agencja albo, w stosownym przypadku, Prezes UTK może nakazać odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu. Wprowadzona regulacja wynika ze zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Odnowienie zezwolenia nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia.

Zmiany projektowane w art. 23e ustawy o transporcie kolejowym dostosowują do postanowień dyrektywy 2016/797 katalog dokumentów wymaganych przy składaniu wniosku o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, który określony jest w pkt 18 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.

Jednocześnie uchyla się art. 23f ustawy o transporcie kolejowym i dodaje się nowy art. 23fa, określający tryb postępowania w przypadku stwierdzenia podczas eksploatacji pojazdu kolejowego, że pojazd ten lub typ pojazdu nie spełniają jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań systemu kolei, bądź gdy pojazd jest używany niezgodnie z przeznaczeniem. Jeżeli pojazd lub typ pojazdu nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań systemu kolei, zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe powinny przyjąć niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu (pojazdów). Jeżeli wprowadzone środki naprawcze nie zapewniają zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i gdy ta niezgodność prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Prezes UTK wprowadza tymczasowe środki bezpieczeństwa. Równolegle Prezes UTK albo Agencja może zawiesić zezwolenie dla typu pojazdu. Jeżeli wspomniane środki naprawcze są niewystarczające, Agencja albo Prezes UTK może unieważnić lub zmienić zezwolenie, w szczególności jeżeli zostanie udowodnione, że w momencie udzielania zezwolenia nie zostało spełnione jedno z zasadniczych wymagań systemu kolei

i niespełnienie tego wymagania prowadziło do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W tym kontekście przez zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy rozumieć nieprzestrzeganie obowiązków prawnych lub wymogów dotyczących bezpieczeństwa, które samo w sobie lub w ramach sekwencji zdarzeń może spowodować wypadek lub poważny wypadek. Proces unieważniania jest poparty odpowiednią wymianą informacji między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, w tym – wykorzystaniem rejestrów. Agencja albo Prezes UTK, zgodnie z projektowanym brzmieniem ust. 7, zmienia w drodze decyzji, zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu, w sytuacji gdy niezgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczy części użytkowania pojazdu kolejowego lub typu pojazdu oraz miała już miejsce w momencie wydawania stosownych zezwoleń. Brzmienie art. 23fa jest dostosowaniem treści prawa krajowego do przepisów art. 26 dyrektywy 2016/798 i ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa systemu kolei Unii.

Uchylenie niniejszym projektem art. 23g związane jest z nowym brzmieniem ust. 1 w art. 23e. Dotychczasowe przepisy art. 23g odnosiły się do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego uprzednio dopuszczonego do eksploatacji na terytorium Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, tymczasem dyrektywa 2016/797 nie przewiduje już podziału pojazdów kolejowych na zgodne z TSI i niezgodne z TSI. Ponadto dopuszczenie do eksploatacji zostało zastąpione wprowadzeniem do obrotu.

Zmiany w art. 23h modyfikują przepis w zakresie zamiany krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) na europejski rejestr pojazdów kolejowych (EVR). Projektowane zmiany art. 23i określają przypadki, które wymagają wydania nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu po odnowieniu i modernizacji oraz przy rozszerzeniu obszaru użytkowania tego pojazdu kolejowego. W art. 23i dostosowuje się przepisy ustawy o transporcie kolejowym do wytycznych dyrektywy 2016/797, zgodnie z którą to TSI określają, kiedy modernizacja i odnowienie infrastruktury i pojazdów wymagają nowego zezwolenia, co zostało przewidziane w zmienianym niniejszym projektem ustawy art. 23i ust. 1 pkt 3. Dodatkowo w zmienianym art. 23i ust. 1 pkt 1 i 2 określa się przypadki, w których wydaje się nowe zezwolenie. Powyższe dotyczy sytuacji, gdy podczas prac przekroczono akceptowalne 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, albo gdy przewiduje się, że prace związane z modernizacją lub odnowienia mogą negatywnie wpływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu. Art. 23i w projektowanym ust. 3 reguluje również sytuacje, w których wnioskodawca zamierza rozszerzyć obszar użytkowania pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu na nowe sieci kolejowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a także rozszerzenie obszaru użytkowania na nowe sieci kolejowe znajdujące się na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Modyfikowany art. 23j tworzy warunki do stosowania przez Prezesa UTK przepisów rozporządzenia (UE) 2019/779, rozszerzającego zakres obowiązku certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM). Przepis ten uwzględnia także w tym zakresie zmodyfikowane wymagania dyrektywy 2016/798 dotyczące roli i obowiązków ECM (ust. 2, 4 i 5), funkcji w ramach systemu utrzymania (ust. 3) i wymagań wobec tego systemu (ust. 6). Wprowadzana jest także podstawa prawna do działania Prezesa UTK jako organu certyfikującego w oparciu o przepisy rozporządzenia (UE) 2019/779 (art. 13 ustawy, a także art. 23j ust. 7–9). Bez istotnych zmian pozostają dotychczasowe uregulowania dotyczące ważności certyfikatów wydanych w innych krajach (ust. 11), wykonywania zadań ECM przez przewoźników kolejowych lub zarządców infrastruktury w określonych przypadkach (ust. 12), terminów ważności certyfikatów (ust. 13) czy wpisywania informacji o funkcji ECM do jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Wprowadzany jest dodatkowo przepis zobowiązujący Prezesa UTK do sprawowania nadzoru nad certyfikowanymi ECM (ust. 15).

Dodawany niniejszym projektem ustawy art. 23k w ustawie o transporcie kolejowym stanowi uzupełnienie przepisów prawa krajowego dotyczących procedur kontroli przewidzianych przed wprowadzeniem pojazdu kolejowego do obrotu. Zgodnie z art. 23 dyrektywy 2016/797, nowy art. 23k określa działania podmiotów zaangażowanych (tj. przewoźnika i zarządcy infrastruktury) w odniesieniu do bezpiecznej eksploatacji pojazdu kolejowego przed rozpoczęciem użytkowania tego pojazdu.

W kontekście rozszerzenia certyfikacji ECM istotną zmianą jest propozycja modyfikacji art. 24, dotycząca zastąpienia dotychczasowych świadectw sprawności technicznej dla pojazdów kolejowych dokumentem wydawanym przez ECM. Dotychczas system ten funkcjonował tylko w odniesieniu do wagonów towarowych, jednak zważywszy na projektowane zmiany i propozycje dodania nowych przepisów, analogiczne zmiany powinny

zostać wprowadzone także w odniesieniu do pozostałych pojazdów. Powoduje to *de facto* odwrócenie dotychczasowej sytuacji, gdy normą było świadectwo sprawności technicznej, a wyjątkiem dokument wydany przez ECM. Aby uwzględnić zmienioną sytuację, analogiczna zmiana jest wprowadzana do ustawy, tj. dokumentem umożliwiającym rozpoczęcie użytkowania pojazdu kolejowego będzie dokument wydawany przez ECM, a wyjątkiem od tej reguły będą świadectwa sprawności technicznej wystawiane nadal w przypadku pojazdów, dla których nie ma obowiązku przypisania ECM. Warto także wspomnieć, iż w stosunku do dotychczasowego brzmienia ustawy, zmodyfikowano rodzaj dokumentu wystawianego przez ECM, który zastępuje świadectwo sprawności technicznej. Dokumentem tym będzie przywrócenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) 2019/779. W odróżnieniu od funkcjonującego obecnie dokumentu „dopuszczenia do użytkowania” – „przywrócenie do eksploatacji” jest dokumentem ostatecznie kończącym proces utrzymania pojazdu. Z tego względu jego ujęcie w proponowanym artykule jest zasadne.

Dodawany ust. 4 w art. 25a ujednolica wymagania systemu interoperacyjności na kolei, jakie nakłada na państwa członkowskie dyrektywa 2016/797, określająca konieczne do spełnienia zasadnicze wymagania interoperacyjności systemu kolei. Przepis ten wprowadza normę, zgodnie z którą „podsystemy strukturalne” uznaje się za spełniające zasadnicze wymagania interoperacyjności systemu kolei, jeżeli są objęte deklaracją weryfikacji WE potwierdzającą zgodność podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i spełnianie wymagań zawartych w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej, w tym w TSI, oraz we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei. Zmiany w art. 25cb ustawy o transporcie kolejowym dotyczą dostosowania prawa krajowego do wdrażanej dyrektywy 2016/797 w zakresie procedur sporządzania deklaracji weryfikacji WE (art. 15). Projektowane zmiany w art. 25cb rozszerzają również o użytkownika bocznic kolejowej katalog podmiotów, które mogą wystąpić do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej z wnioskiem o dokonanie na podstawie TSI weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei – jako że zakres dyrektywy 2016/797 został rozszerzony o bocznic kolejowe niebędące własnością prywatną.

Ust. 4 otrzymał nowe brzmienie w związku z wykreśleniem dotychczasowej części wspólnej, zgodnie z którą jednostka notyfikowana przeprowadza weryfikację WE podsystemu na podstawie informacji zawartych w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. W związku z obowiązkiem

przyjęcia przez państwo członkowskie niezbędnych środków, celem ograniczenia obszaru stosowania, zakazania wykorzystania, wycofania z rynku lub odzyskania składnika interoperacyjności, objętego deklaracją zgodności WE lub przydatności do stosowania i wprowadzonego do obrotu, który najprawdopodobniej nie spełni zasadniczych wymagań, niezbędne jest implementowanie do systemu prawa krajowego art. 11 ust. 1 dyrektywy 2016/797. Przepis ten nakłada na państwa członkowskie obowiązek niezwłocznego powiadamiania Komisji Europejskiej, Agencji i państw członkowskich Unii Europejskiej o zastosowanych środkach, podając powody swojej decyzji i stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana m.in. niemożnością spełnienia zasadniczych wymagań, nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeżeli zastosowano takie wymagania, czy nieadekwatnością specyfikacji europejskich. W związku z powyższym w projekcie ustawy zaproponowano zmianę ust. 13 w art. 25cc. Dotychczas Prezes UTK informował o tym fakcie jedynie Komisję Europejską, natomiast zaproponowana zmiana brzmienia ust. 13 w art. 25cc dostosowuje przepisy prawa krajowego, przez rozszerzenie kręgu adresatów zawiadomienia, o Agencję oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.

W celu zapewnienia odróżnienia przepisów prawa krajowego ściśle związanych z istniejącymi systemami od przepisów koniecznych do uregulowania punktów otwartych w TSI oraz w celu stopniowej eliminacji z porządku prawnego przepisów dotyczących punktów otwartych w TSI przez ich sukcesywne zamykanie, ust. 1 w art. 25d uzupełniono o przypadki wskazane w dyrektywie 2016/797, w których zastosowanie mają przepisy krajowe. W związku z tym Prezes UTK, jako organ właściwy w sprawach zapewnienia spójności systemu kolejowego, uzyskał kompetencje do publikacji listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych. Dotychczas obowiązek ten realizował minister właściwy do spraw transportu, którego zgodnie z niniejszym projektem ustawy zastąpi w tym zakresie Prezes UTK, co dopuszcza art. 13 dyrektywy 2016/797. W pkt 1–7 tego ustępu wskazano enumeratywnie przypadki, których zaistnienie przesądza o obowiązku publikacji przez Prezesa UTK listy, o której mowa powyżej. Zmiana brzmienia ust. 2 w art. 25d zakłada aktualizację przez Prezesa UTK listy, o której mowa w zmienianym ust. 1 w art. 25d, oraz nakłada na ten organ obowiązek przekazania jej, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej oraz Agencji w każdym przypadku, gdy: zmianie uległa lista krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych, po zgłoszeniu nowych wniosków o odstępstwo, o którym

mowa w art. 25f, po publikacji TSI lub gdy zakres i przedmiot krajowych przepisów technicznych lub dokumentów normalizacyjnych pokrywa się z nowo wydaną lub zmienioną TSI. Przekazanie i aktualizacja odbywa się za pomocą systemu informatycznego zgodnie z wymaganiami art. 27 rozporządzenia 2016/796. Lista obowiązujących krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, jest publikowana przez Prezesa UTK w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego.

W obecnie obowiązującej ustawie o transporcie kolejowym obowiązek przekazywania Komisji Europejskiej krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych wypełnia minister właściwy do spraw transportu, który może upoważnić do tej czynności Prezesa UTK. Niniejszy projekt ponadto uzupełnia krąg odbiorców listy, o której mowa w ust. 1 zmienianego art. 25d, o Agencję, o czym mowa w art. 14 ust. 1 dyrektywy 2016/797, co skorelowane jest z wejściem w życie postanowień rozporządzenia 2016/796. Dyrektywa 2016/797 nie rezygnuje ze zwolnienia państwa członkowskiego z obowiązku przekazywania informacji o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze i obliuguje państwa członkowskie do umieszczania tych informacji w rejestrze infrastruktury. Niniejszy projekt wprowadza zmianę adresata tej normy, którym zamiast ministra właściwego do spraw transportu odtąd będzie Prezes UTK. W związku z tą zmianą ust. 5 i 6 w art. 25d są zbędne i zostają uchylone. Ponadto, w związku z powyższym, odpowiednie dostosowania do wyżej zaproponowanych zmian wymaga ust. 4 w art. 25d przez zastąpienie ministra właściwego do spraw transportu Prezesem UTK, a także rozszerzenie kręgu odbiorców informacji o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze.

Zmiany w ust. 1 i 1a w art. 25e ustawy o transporcie kolejowym wynikają z dostosowania prawa krajowego do przepisów dyrektywy 2016/797 w obszarze zezwoleń na dopuszczanie do eksploatacji. Zmiany te mają na celu dokonanie rozdzielenia kwestii dotyczących podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, na które Prezes UTK wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. W zmienianym ust. 1 wskazano Prezesa UTK jako organ, który wydaje zezwolenia na dopuszczenie urządzeń stałych w kraju. Powyższa propozycja wynika z faktu, że do tej pory Prezes UTK wydawał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na wszystkie podsystemy strukturalne. Po zmianach wynikających z implementacji ww. dyrektywy, w określonych przypadkach, Agencja Kolejowa UE będzie miała prawo wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Zmiana ust. 1 w art. 25e tym samym zawęża zakres zastosowania art. 25e jedynie do

dopuszczonych do eksploatacji lub obrotu podsystemów, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, tj. podsystemów strukturalnych: „infrastruktury”, „energii” i „sterowanie – urządzenia pokładowe”. Zmianie wprowadzenie do wyliczenia w ust. 1a w art. 25e odnosić się będzie do warunków koniecznych do spełnienia w celu uzyskania dopuszczenia do eksploatacji lub obrotu podsystemów strukturalnych wymienionych w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a, b lub c. Projektowana zmiana ust. 1 w art. 25e rozszerza również o użytkownika bocznic kolejowej katalog podmiotów, które mogą eksploatować podsystemy strukturalne – jako że zakres dyrektywy 2016/797 został rozszerzony o bocznic kolejowe niebędące własnością prywatną.

W ust. 1a w art. 25e określono warunki, jakie należy spełnić, żeby dopuścić do eksploatacji lub obrotu wszystkie podsystemy strukturalne (zarówno „stałe”, jak i „ruchome”). Zmieniany art. 25e ust. 1b będzie określał, iż w przypadku podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany do czasu uzyskania nowego zezwolenia, na zasadach określonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury. Ponadto nowy art. 25e ust. 2a będzie określał, iż zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, wydaje się według stanu prawnego obowiązującego w dniu złożenia tego wniosku o wydanie zezwolenia.

Nowe brzmienie pkt 2 i 3 w ust. 3 w art. 25e wprowadzają zmiany w katalogu dokumentów dołączanych do wniosków o zezwolenie na dopuszczenie podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” oraz „infrastruktura”. Odtąd, oprócz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, będą nimi również dokumenty, które potwierdzają techniczną zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane w oparciu o odpowiednią TSI, przepisy krajowe, krajowy rejestr infrastruktury (RINF) oraz dokumenty potwierdzające bezpieczną integrację tych podsystemów, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, krajowy rejestr infrastruktury (RINF), a także o wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM). Zgodnie z dotychczas obowiązującym brzmieniem pkt 2 i 3 w ust. 3 w art. 25e, do wniosku o dopuszczenie podsystemu do eksploatacji dołącza się certyfikat weryfikacji WE podsystemu wraz z dokumentacją przebiegu tej weryfikacji. Zmiana w ust. 2 doprecyzowuje, jak również rozszerza o użytkownika bocznic kolejowej katalog podmiotów, które mogą wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c – jako

że zakres dyrektywy 2016/797 został rozszerzony o bocznice kolejowe niebędące własnością prywatną. Zmiany brzmienia wprowadzone w ust. 3 związane są z projektowanym uchYLENIEM ust. 3a w art. 25e, określając tym samym przypadki, gdy w skład podsystemu nie wchodzi składniki interoperacyjności objęte deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

Zmiany wprowadzone w ust. 4 w art. 25e ustawy o transporcie kolejowym zakładają, iż Prezes UTK, wydając zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, na wniosek zainteresowanego producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, weryfikuje kompletność, trafność i spójność otrzymanej dokumentacji, a w przypadku przytorowych urządzeń ERTMS – zgodność z pozytywną decyzją Agencji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych albo z wynikiem procedury zgodnie z art. 30 ust. 2 rozporządzenia 2016/796. Zgodnie ze zmienianym ust. 4a w art. 25e, w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku, Prezes UTK informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub wzywa do usunięcia braków. Dotychczas Prezes UTK nie miał określonego terminu na dokonanie tej oceny, a przepis ten nie przewidywał możliwości wezwania wnioskodawcy do usunięcia braków w dokumentacji.

Dodawany ust. 4b w art. 25e wprowadza szczególny, 4-miesięczny termin na wydanie decyzji przez Prezesa UTK, względem miesięcznego terminu wynikającego z odesłania do stosowania przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. — Kodeks postępowania administracyjnego w przypadku postępowania przed Prezesem UTK, które jest zawarte w art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. 4-miesięczny termin na wydanie decyzji w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego został określony w dyrektywie 2016/797 jako najdłuższy termin, w czasie którego decyzja ta ma zostać wydana. Termin ten jest liczony od dnia otrzymania kompletnego wniosku, co jest związane ze zmienionym ust. 1 w art. 25e.

W przypadku otrzymania decyzji odmownej wnioskodawca może w terminie jednego miesiąca od dnia otrzymania decyzji, o której mowa w art. 25e ust. 2, wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy do Prezesa UTK (ust. 4c). Zgodnie z dodawanym w art. 25e ust. 4d, Prezes UTK w terminie dwóch miesięcy od dnia wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie wydaje decyzję utrzymującą w mocy decyzję odmowną lub zmienia tę decyzję.

W przypadku wydania decyzji utrzymującej w mocy decyzję odmowną, wnioskodawca zgodnie z art. 18 ust. 3 dyrektywy 2016/798 może wnieść odwołanie do właściwego sądu.

Zgodnie z art. 25e ust. 6, Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 25a ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań systemu kolei określonych w TSI. Tym samym nowe brzmienie ust. 7 w art. 25e wprowadza obowiązek Prezesa UTK do niezwłocznego informowania Komisji Europejskiej o wszelkich dodatkowych kontrolach, o których mowa w ust. 6, w terminie 7 dni od dnia podjęcia decyzji o ich przeprowadzeniu, przedstawiając powody ich przeprowadzenia. Dotychczas Prezes UTK informował o tym fakcie ministra właściwego do spraw transportu, a następnie minister przekazywał tę informację Komisji Europejskiej. Zmiana ta powoduje skrócenie ścieżki administracyjnej w przekazywaniu informacji Komisji Europejskiej w zakresie przeprowadzanych dodatkowych kontroli, o których mowa w art. 25e ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym. W celu udzielenia szczegółowych wytycznych w sprawie otrzymywania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, oraz wykazu wymaganych dokumentów, zgodnie z dyrektywą 2016/797 krajowe organy ds. bezpieczeństwa są obowiązane do bezpłatnego udostępnienia tych informacji wnioskodawcom. Realizacja tego wymogu odzwierciedla, dodawany niniejszym projektem w art. 25e ust. 9, który stanowi, że Prezes UTK opracowuje i udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego szczegółowe wytyczne oraz wykaz wymaganych dokumentów. Zgodnie z treścią projektowanego ust. 10 Prezes UTK będzie wydawał niewiążące opinie w celu określenia sposobów wykazania spełnienia wymagań zawartych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.

Rozwiązania zaproponowane w dodawanym art. 25ea ust. 1–3 mają na celu zharmonizowane wdrożenia ERTMS na terenie Unii, tym samym nakładając na zarządcę, użytkownika bocznicy kolejowej, przewoźnika kolejowego lub inwestora obowiązek złożenia wniosku do Agencji o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych w zakresie, jeżeli zakres planowanych prac wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Jest to realizacja motywu 47 dyrektywy 2016/797, zgodnie z którym Agencja powinna być organem nadzorującym ERTMS. Przedmiotowy wniosek składa się przed wszczęciem postępowania

o udzielenie zamówienia publicznego. Powyższe rozwiązanie ma na celu potwierdzenie przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI. W ust. 3 dodawanego art. 25ea wymienia się niezbędne dokumenty, które należy dołączyć do wniosku, o którym mowa w ust. 1. Obejmują one:

- projekt specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych (dodanie pkt 1 w ust. 3),
- dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami, które mają być eksploatowane na objętych tym projektem linii kolejowej lub jej fragmencie, kilku liniach kolejowych lub sieci kolejowej (dodanie pkt 2 w ust. 3),
- dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI (dodanie pkt 3 w ust. 3),
- inne stosowne dokumenty, w tym opinię Prezesa UTK w zakresie planowanych do zastosowania rozwiązań technicznych urządzeń przytorowych systemu ERMS, deklaracje weryfikacji WE lub certyfikaty zgodności WE (dodanie pkt 4 w ust. 3).

Zgodnie z art. 19 dyrektywy 2016/797, ust. 4 w dodawanym art. 25ea stanowi, iż wniosek, o którym mowa w ust. 1 tego przepisu, składa się wraz z wymaganą dokumentacją do Agencji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, który to prowadzi całość procesu zatwierdzenia przez Agencję rozwiązań technicznych. W ust. 5 w art. 25ea wskazano podmioty, którym Prezes UTK może wydać opinię, o której mowa w pkt 4 w ust. 3 w art. 25ea, a mowa jest o:

- podmiocie, o którym mowa w ust. 1 tego artykułu, przed złożeniem wniosku do Agencji (dodany pkt 1 w ust. 5),
- Agencji, w przypadku złożenia do niej wniosku, przez wnioskodawcę (dodany pkt 2 w ust. 5).

W ust. 6 projektowanego art. 25ea określono tryb postępowania w przypadku zmiany specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych, która miała miejsce po wydaniu pozytywnej decyzji, o której mowa w ust. 1. Wnioskodawca niezwłocznie informuje o tym fakcie Agencję i Prezesa UTK za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

Uzupełnienie pkt 4 w ust. 1 w art. 25f wynika z określenia w dyrektywie 2016/797 okresu, na jaki mogą być stosowane odstępstwa od stosowania jednej lub więcej TSI lub ich części w przypadku braku możliwości szybkiej odbudowy sieci ze względów ekonomicznych lub technicznych, powodujących brak możliwości stosowania odpowiednich TSI. Wówczas odstępstwo przyznawane jest na okres poprzedzający odbudowę sieci kolejowej. Poprzednio obowiązująca dyrektywa 2008/57/WE nie przewidywała okresu, na jaki zostaje wydane odstępstwo w tym konkretnym przypadku. Projektowana zmiana ust. 1 w art. 25f rozszerza również o użytkownika bocznicy kolejowej katalog podmiotów, które mogą wystąpić o odstępstwo od stosowania TSI – jako że zakres dyrektywy 2016/797 został rozszerzony o bocznicę kolejową niebędącą własnością prywatną.

Zważywszy na fakt, iż Komisja Europejska określi, w drodze wydania aktu wykonawczego na podstawie art. 7 ust. 5 dyrektywy 2016/797, katalog dokumentów dołączanych do wniosku o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, niezbędne jest uchylenie ust. 2 w art. 25f. Zmieniany ust. 3 w art. 25f modyfikuje dotychczasową treść przepisu w ten sposób, iż Prezes UTK został obowiązany do występowania do Komisji Europejskiej z wnioskiem o niestosowanie europejskich przepisów TSI lub ich części wraz ze stosowną dokumentacją. W dokumentacji tej Prezes UTK jako właściwy organ w rozumieniu dyrektywy 2016/797 będzie wskazywał 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. Tym samym rezygnuje się z obowiązku przekazywania Komisji Europejskiej przez Prezesa UTK dokumentacji, zarówno w formie papierowej, jak i elektronicznej.

Dodany ust. 3a w art. 25f nakłada na Prezesa UTK, w sytuacji określonej w ust. 1 pkt 1 i 4 (publikacji nowych TSI w czasie projektowania lub budowy nowego podsystemu albo modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu albo jego części – będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem nowych zobowiązań umownych, a także 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), obowiązek rozstrzygnięcia o przyznaniu odstępstwa od obowiązku stosowania właściwej TSI lub jej części lub odmowy przyznania takiego odstępstwa. W sytuacji kiedy Prezes UTK uzna, że

zostały spełnione przesłanki do wydania decyzji o przyznaniu odstępstwa, wówczas istnieje obowiązek poinformowania o tym Komisji Europejskiej.

Projektowane nowe brzmienie ust. 4 w art. 25f stanowi realizację celu dyrektywy 2016/797, zgodnie z którą producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający stosują alternatywne przepisy dotyczące interoperacyjności wskazane przez ich właściwy organ regulacyjny do czasu wydania przez KE rozpatrzenia wniosku o niestosowanie TSI.

Uchylenie ust. 5 w art. 25f związane jest z projektowanym nowym brzmieniem ust. 6, tj. zmianami dotyczącymi procedury wydawania decyzji w zakresie przyznania odstępstw od obowiązku stosowania TSI przez Prezesa UTK.

Projektowana zmiana brzmienia ust. 6 w art. 25f ma na celu wdrożenie przepisów Unii Europejskiej w zakresie zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii oraz zapewnienia na gruncie przepisów prawa krajowego elastycznego podejścia do stosowania norm w tym obszarze. W dotychczasowym stanie prawnym Prezes UTK mógł podjąć fakultatywną decyzję o przyznaniu obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania dokumentacji podjęła decyzję o pozytywnym zaopiniowaniu tego wniosku albo nie podjęła żadnego rozstrzygnięcia w tym zakresie. Od chwili wejścia w życie nowo projektowanych zmian okres ten ulegnie skróceniu do 4 miesięcy. Analogicznie jak w przypadku decyzji pozytywnej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego będzie mógł odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI po decyzji Komisji Europejskiej o negatywnym zaopiniowaniu wniosku, która będzie podjęta w terminie 4 miesięcy, a nie, jak dotychczas, w terminie 6 miesięcy. Zmiany w tym zakresie wynikają z dyrektywy 2016/797, która wyznacza powyższy termin na podejmowanie decyzji o pozytywnym albo negatywnym zaopiniowaniu wniosku ze strony państwa członkowskiego o odstępstwie od stosowania TSI.

W art. 25g po ust. 2 zostały dodane dwa nowe ust. 2a i 2b, które precyzują kwestie związane z wykorzystywaniem wartości parametrów zapisanych w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) oraz z warunkami korzystania z infrastruktury kolejowej zapisanej w tym rejestrze. Zgodnie z nowymi regulacjami, wartości parametrów zapisane w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) będą wykorzystywane z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu w celu sprawdzenia ich technicznej zgodności z siecią. Ponadto dane zawarte w krajowym rejestrze infrastruktury

(RINF) mogą określać warunki korzystania z infrastruktury kolejowej. Dodatkowo projektowana zmiana w ust. 3 rozszerza o przewoźnika kolejowego katalog podmiotów, które wprowadzają dane do rejestru RINF, jako że przewoźnicy kolejni również zarządzają infrastrukturą kolejową (np. wagonowniami, bocznicami, torami odstawczymi).

Uchylenie art. 25ga i dodanie nowego art. 25gb związane jest z faktem, iż dyrektywa 2016/797 przewiduje zastąpienie krajowych rejestrów pojazdów kolejowych europejskim rejestrem pojazdów. Do czasu uruchomienia europejskiego rejestru pojazdów kolejowych każde państwo członkowskie, zgodnie z art. 47 ust. 1 dyrektywy 2016/797, prowadzi krajowy rejestr pojazdów.

Nowy art. 25gb wskazuje Prezesa UTK jako organ regulacyjny, właściwy w zakresie rozpatrywania wniosku o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR). Według nowo dodawanych przepisów właściwość konkretnego organu zależy od obszaru użytkowania danego pojazdu. Prezes UTK będzie organem właściwym do rozpatrzenia wniosku o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych, jeżeli obszar użytkowania tego pojazdu obejmuje jedynie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast jeżeli obszar eksploatacji danego pojazdu obejmuje, oprócz terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, również obszar co najmniej jednego innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, wówczas wniosek o rejestrację może być składany albo do Prezesa UTK, albo do innego krajowego organu ds. bezpieczeństwa państwa członkowskiego właściwego ze względu na obszar użytkowania pojazdu. Nowy art. 25gb nakłada na dysponenta obowiązek niezwłocznego zawiadomienia Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych, w odniesieniu do zarejestrowanych przez niego pojazdów kolejowych europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR), w tym o wycofaniu pojazdu z eksploatacji lub o decyzji o nieprzedłużaniu jego rejestracji. Ponadto w ust. 4 tego przepisu nakłada się na Prezesa UTK obowiązek zapewnienia możliwości dostępu do danych dotyczących pojazdu w stosunku do pojazdów wprowadzonych do obrotu po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a następnie eksploatowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

W art. 25ia ust. 1 zaproponowano zastąpienie wyrazów „sterowanie urządzenia – przytorowe” wyrazami „sterowanie – urządzenia przytorowe”. Jest to poprawka oczywistej omyłki pisarskiej, która wystąpiła w ustawie z dnia 17 września 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1778).

Zgodnie ze zmienianym art. 25k ust. 1 w przypadkach odnowienia lub modernizacji podsystemów, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, podmiot zamawiający, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej, producent lub ich 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.

Ust. 2 w art. 25k umożliwia Prezesowi 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, nakazanie z urzędu, w drodze decyzji, uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji, jeżeli:

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

Powyższa zmiana stanowi również rozwinięcie celów wynikających z dyrektywy 2016/797, wedle których krajowy organ ds. bezpieczeństwa analizuje konieczność uzyskiwania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji z uwzględnieniem w szczególności takich kryteriów jak ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu oraz wymagań odpowiednich TSI. Projektowany ust. 3 przewiduje, że 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), o których to systemach mowa w przepisach UE (TSI Sterowanie), 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.

Należy również zwrócić uwagę, że projektowane nowe brzmienie art. 25k nie zawiera dotychczasowego przepisu art. 25k ust. 1, zgodnie z którym Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem dopuszczony do eksploatacji

w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu. Wynika to z tego, że dyrektywa 2016/797 nie nakłada wprost na krajową władzę bezpieczeństwa takiego obowiązku, niemniej jednak nie oznacza to, że Prezes UTK nie może wszczynać kontroli w tym zakresie. Brak dotychczasowego przepisu art. 25k ust. 1 w żaden sposób negatywnie nie wpływa na działania kontrolne prowadzone przez Prezesa UTK, który w razie potrzeby zawsze może skontrolować dany podsystem. W związku z powyższym nie ma również potrzeby wprowadzania dedykowanych przepisów przejściowych w tym zakresie.

W art. 25s w ust. 2 w pkt 2 w lit. b zastąpiono pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu – pośrednim potwierdzeniem weryfikacji. Niemniej jednak nie wprowadzono tego pojęcia jako definicji w słowniczku w art. 4 zmienianej ustawy, gdyż w słowniczku dyrektywy 2016/797 pojęcie to nie występuje. Pojawia się natomiast w przepisach unijnych stosowanych wprost, np. w rozporządzeniu 2018/545.

Art. 25t w ustawie o transporcie kolejowym stanowi upoważnienie ustawowe do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia określającego wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych dla systemu kolei, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o której mowa w art. 25d ust. 1. Niniejszy projekt ustawy zakłada, iż lista krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych będzie publikowana przez Prezesa UTK na stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej. W konsekwencji tego, wraz z wejściem w życie niniejszej ustawy, utraci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r. poz. 43).

W związku z wprowadzonymi w projektowanej ustawie zmianami konieczne jest także odpowiednie dostosowanie delegacji ustawowej zawartej w art. 25ta przez uchylenie przepisów dotyczących pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz uzupełnienie delegacji o 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 oraz treść certyfikatów weryfikacji podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej dołączanej do tych certyfikatów.

W związku z koniecznością dostosowania treści prawa krajowego do treści załącznika I do dyrektywy 2016/797, polegającej na zastąpieniu dotychczas funkcjonującego pojęcia „transeuropejskiego systemu kolei” nową definicją „Sieć kolei”, która zawiera wykaz elementów wchodzących w jej skład, odpowiedniego dostosowania wymaga ust. 2 w art. 28e ustawy o transporcie kolejowym. W związku z powyższym w dotychczas obowiązującym ust. 2 w art. 28e wyrazy „składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei” w niniejszym projekcie ustawy zastąpiono wyrazami „składników interoperacyjności”. Mając na uwadze fakt, iż celem dyrektywy 2016/798 jest rozwijanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, konieczne jest dostosowanie pkt 3 w ust. 3 w art. 28e ustawy o transporcie kolejowym do treści art. 20 ust. 2 lit. c dyrektywy 2016/798, który stanowi zmodyfikowaną, względem art. 19 ust. 2 lit. c uchylonej dyrektywy 2004/49/WE, przesłankę podjęcia przez organ dochodzeniowy decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu. Projekt zakłada dostosowanie prawa krajowego przez skreślenie wyrazów „na poziomie wspólnotowym”.

Jak wynika jednak z dyrektywy 2016/798, prowadzenie dochodzeń w sprawie przyczyn zdarzeń kolejowych nie należy do zadań krajowego organu ds. bezpieczeństwa, lecz stanowi zadanie krajowego organu dochodzeniowego, którym w warunkach polskich jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją”. Dyrektywa 2016/798, względem poprzednio obowiązującej dyrektywy 2004/49/WE, obliuguje organ dochodzeniowy do podjęcia decyzji odnośnie do rozpoczęcia postępowania w sprawie wypadków i incydentów nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia dokonanego przez zarządcę, przewoźnika lub użytkownika bocznic kolejowej o poważnym wypadku, wypadków lub o incydencie kolejowym. W związku z tym projekt zakłada stosowną modyfikacją ust. 3a w art. 28e.

Nadanie nowego brzmienia art. 28g wynika z konieczności uzupełnienia dotychczasowych przepisów prawa krajowego w zakresie powiadamiania przez zarządców, przewoźników

kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych organu ds. bezpieczeństwa i Komisji o zaistnieniu poważnych wypadków, wypadków oraz incydentów o kwestie związane z obowiązkiem informowania Prezesa UTK i Komisji przez zobowiązane do tego podmioty, poza powiadomieniem o samym fakcie jego zaistnienia, także o wszelkich posiadanych informacjach związanych z poważnymi wypadkami, wypadkami oraz incydentami, na żądanie Komisji i Prezesa UTK. Projekt ustawy zakłada również, aby Prezes UTK, oprócz poinformowania Komisji o samym fakcie zajścia przypadku, który w nieznacznie zmienionych warunkach byłby poważnym wypadkiem powodującym zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności systemu kolei Unii, przekazywał Komisji również wszelkie posiadane informacje z nimi związane. Zgodnie z nowym ust. 3 w art. 28g, podmioty zobowiązane do informowania Prezesa UTK o fakcie zaistnienia poważnych wypadków, wypadków oraz incydentów, a także Prezes UTK, zobowiązany do informowania Komisji o każdym przypadku, który w nieznacznie zmienionych warunkach byłby poważnym wypadkiem powodującym zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności systemu kolei Unii, mają na bieżąco i niezwłocznie aktualizować i uzupełniać te informacje.

Jednym z celów dyrektywy 2016/798 jest zapewnienie efektywności działania organów dochodzeniowych oraz ułatwienie wykonywania ich obowiązków. W związku z tym osoby prowadzące dochodzenia powinny mieć możliwość szybkiego dostępu do miejsca wypadku. Również w przepisach materialnych tej dyrektywy przewidziano, w art. 21 ust. 2, konieczność zapewnienia osobom prowadzącym dochodzenia przez państwa członkowskie możliwości bezzwłocznego dostępu do miejsc i urządzeń związanych z wypadkiem lub incydem. W celu transpozycji tego obowiązku do przepisów prawa krajowego proponuje się ich uzupełnienie.

Projekt ustawy zakłada uzupełnienie pkt 4 i 9 w ust. 2 w art. 28h o podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), a także producentów pojazdów, infrastruktury kolejowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz inne podmioty związane z zaistniałym zdarzeniem. Ujęcie tych podmiotów w przedmiotowych przepisach wynika wprost z nowych wymogów zawartych w art. 21 ust. 2 lit. g dyrektywy 2016/798.

Umożliwienie Agencji wydawania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych, a także wydawania przedsiębiorstwom kolejowym, wprowadzanych dyrektywą 2016/798, jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, powoduje, iż należy uwzględnić te

podmioty w procesie pozyskiwania przez Komisję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa informacji dotyczące pojazdów kolejowych lub przewoźników kolejowych uczestniczących w wypadku kolejowym. W związku z tym proponuje się dodanie ust. 3a w art. 28h umożliwiającego Komisji zwrócenie się do Agencji w celu przedstawienia przez nią wyjaśnień lub przekazania niezbędnych informacji, dokumentów i zapisów dotyczących tych pojazdów kolejowych lub przewoźników kolejowych.

Projektowane uzupełnienie art. 28i realizuje dyrektywę współpracy między krajowymi organami dochodzeniowymi w zakresie, w jakim współpraca ta nie ingeruje w niezależność Komisji. Ponadto współpraca ta jest realizowana również w sytuacji zaistnienia konkretnych wypadków i prowadzenia postępowań mających na celu ich wyjaśnienie. Projektowana zmiana ust. 3 w art. 28j zakłada zaproszenie organów dochodzeniowych innych państw członkowskich UE, w przypadku gdy przewoźnik kolejowy mający siedzibę i licencjonowany w jednym z tych państw członkowskich brał udział w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie, lub pojazd lub pojazdy kolejowe zarejestrowane lub utrzymywane w jednym z tych państw członkowskich uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie. Dodawany ust. 4 w art. 28j określa uprawnienia przysługujące organom dochodzeniowym z innych państw członkowskich biorących udział w dochodzeniu. Organy te 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.

W celu realizacji obowiązku współpracy krajowych organów ds. bezpieczeństwa z organami dochodzeniowymi nakłada się na Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, która w polskim systemie prawa kolejowego pełni funkcję organu dochodzeniowego, obowiązek uczestnictwa we współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej, wspieranej przez Agencję, co wynika z art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2016/796. Zgodnie z projektowanym nowym art. 28jb, Komisja uczestniczy w programie wzajemnych ocen realizowanym w ramach współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej.

Zważywszy na wcześniej przedstawione zmiany związane z transpozycją dyrektywy 2016/798, niezbędne jest uzupełnienie ust. 2 w art. 28k zawierającego katalog podmiotów informowanych przez Komisję o prowadzonym postępowaniu. Proponuje się uzupełnienie tego katalogu o użytkowników bocznic, którzy również zobowiązani są do natychmiastowego

zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także o Agencję, która zgodnie z art. 38 rozporządzenia 2016/796 jest organem wspierającym organy dochodzeniowe państw członkowskich w prowadzeniu dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów.

W art. 28l uchyla się ust. 3; w związku z tym, że Komisja Europejska określiła zawartość raportu w drodze aktu wykonawczego, należy uchylić delegację ustawową dla określenia przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.

Zasada współpracy między organami dochodzeniowymi państw członkowskich UE, a także brzmienie art. 24 ust. 2 dyrektywy 2016/798, obligującego organ dochodzeniowy do przekazania sprawozdania końcowego zainteresowanym organom i stronom w innych państwach członkowskich, powoduje, iż uzupełnienia wymaga art. 28l ust. 4 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Odtąd raporty z postępowania będą przekazywane przez Komisję, na ich wniosek, także zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Projekt ustawy zakłada wprowadzanie tymczasowych raportów z postępowań prowadzonych przez Komisję w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów, a także zdarzeń, które mogłyby być poważnymi wypadkami. Wydawane będą w sytuacji, gdy Komisja nie będzie miała możliwości wydania raportu z postępowania w terminie 12 miesięcy, jednak najpóźniej w dacie każdej kolejnej rocznicy zaistnienia zdarzenia. Rozwiązanie to realizuje dyrektywę szybkości postępowania oraz zapewnia poinformowanie stron o postępach w prowadzonym postępowaniu. W związku z wyżej opisaną propozycją odpowiedniemu dostosowaniu ulegnie ust. 7 w art. 28l, który w zakresie publikacji raportów z postępowania, także wprowadzanych niniejszą ustawą tymczasowych raportów, odsyła do regulaminu działania Komisji. Ponadto projekt ustawy uzupełnia krąg adresatów zaleceń w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom o Agencję, jako organ powołany do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w systemie kolei Unii.

Projekt wprowadza modyfikacje w zakresie procedury badania zdarzeń kolejowych przez komisje kolejowe. W art. 28m ust. 3 wprowadzane jest jasne wskazanie, że w komisji kolejowej powinien uczestniczyć także podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego, który brał udział w zdarzeniu. Mimo braku przeciwwskazań w tym zakresie

w dotychczasowych przepisach, praktyka ich stosowania sprawiała, iż ECM nie zawsze był uwzględniany w pracach komisji kolejowych.

Zaproponowana zmiana w art. 65 ust. 2 wynika z konieczności uzupełnienia przepisu o dokument przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) 2019/779. Zmiany w art. 66 mają charakter porządkowy i wynikają z konieczności dostosowania do zmienionych przepisów ustawy.

Pozostałe zmiany wprowadzone projektowaną ustawą mają charakter redakcyjno-legislacyjny i są zmianami wynikowymi.

Zmiany dokonane projektowaną ustawą w zakresie prowadzonych przez Prezesa UTK postępowań kontrolnych wymagają przesądzenia w przepisach przejściowych, że do kontroli wszczętych i niezakończonych zastosowanie będą miały przepisy dotychczasowe. Jednocześnie przesądzono, że do postępowań dotyczących:

- 1) wydania, przedłużenia i zmiany autoryzacji bezpieczeństwa, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się nowe przepisy;
- 2) cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe;
- 3) przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 4) ważności świadectw sprawności technicznej, prowadzonych na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe;
- 5) wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego lub ograniczenia jego eksploatacji, prowadzonych na podstawie art. 14 ust. 2 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe;

- 6) 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);
- 7) ustalenia, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji, prowadzonych na podstawie art. 25k ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe;
- 8) wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „infrastruktura”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” lub „energia”, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe;
- 9) bocznicy kolejowych niebędących infrastrukturą prywatną dopuszczonych do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, niepodlegających modernizacji ani odnowieniu, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Z uwagi na utrzymanie ważności wydanych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa konieczne jest określenie trybu ich cofnięcia. W związku z powyższym art. 3 ust. 2 rozstrzyga, że do postępowań w toku zastosowanie będą miały przepisy dotychczasowe.

Ustawa przewiduje zachowanie ważności wydanych dotychczas certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa oraz dopuszcza możliwość prowadzenia na ich podstawie dotychczasowej działalności. Z uwagi na projektowaną w niniejszym projekcie ustawy zmianę definicji przewoźnika kolejowego, w art. 4 ust. 3 projektowanej ustawy przewidziano, iż w okresie przejściowym przewoźnicy posiadający certyfikat bezpieczeństwa będą nadal traktowani jako przewoźnicy kolejowi w rozumieniu art. 4 pkt 9 nowelizowanej ustawy.

Dla uniknięcia konieczności stwierdzania przez Prezesa UTK wygaśnięcia posiadanych dotychczas przez przewoźników kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa w sytuacji uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w art. 4 ust. 4 przewidziano, iż w takiej sytuacji dotychczasowy certyfikat bezpieczeństwa wygasa.

Zezwolenia na dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji, zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego, dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych 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. Taka możliwość wynika z art. 54 ust. 1 dyrektywy 2016/797, dotyczącego pojazdów mających uzyskać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w okresie między 16 czerwca 2016 r. a 16 czerwca 2019 r. Ust. 2 tego przepisu ustanawia wymóg uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu w stosunku do pojazdów posiadających dopuszczenie do eksploatacji wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, w celu eksploatacji pojazdu na sieciach kolejowych nieobjętych wydanym dla danego pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji. Przepis przejściowy jest konsekwencją zmian w warunkach uzyskiwania dopuszczenia pojazdów do eksploatacji wprowadzonych dyrektywą 2016/797.

Ponadto zaproponowany został przepis przejściowy, zgodnie z którym pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność na warunkach, na jakich zostały wydane.

Projektowany art. 6 umożliwia Prezesowi UTK cofnięcie dotychczas wydanych certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji bezpieczeństwa, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego lub zezwoleń dla typu pojazdu, na podstawie przepisów dotychczasowych. Przepis ten znajdzie zastosowanie w przypadku podmiotów, które mogą dopuszczać się rażących naruszeń mających wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego. Podkreślić należy, że wszystkie dokumenty z zakresu kolejnictwa wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane. Zatem również cofnięcie takich dokumentów wymaga weryfikacji przesłanek wynikających z przepisów, na podstawie których zostały one wydane, oraz zastosowania przepisów dotychczasowych.

Zgodnie z projektowaną ustawą, dotychczas wydane certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, pozostają utrzymane w mocy. Z uwagi na odroczone wejście w życie przepisów dotyczących świadectw sprawności technicznej wskazano, iż świadectwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy

zachowują ważność na warunkach, na jakich zostały wydane. Przywołany termin jest uzasadniony terminem wejścia w życie obowiązku posiadania certyfikatu ECM dla podmiotów zajmujących się utrzymaniem innych rodzajów pojazdów niż wagony towarowe.

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

W związku z faktem, iż obecnie jeszcze nie funkcjonuje europejski rejestr pojazdów, o którym mowa w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiającej specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniającej i uchylającej decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz. Urz. UE L 268 z 26.10.2018, str. 53), konieczne jest uznanie pojazdów kolejowych wpisanych do krajowego rejestru pojazdów kolejowych za pojazdy kolejowe wpisane do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR).

Ze względu na zmiany w zakresie danych i terminach przedkładania raportów w sprawie bezpieczeństwa za rok 2020 przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, a także Prezesa UTK, przesądzono, iż do tych raportów zastosowanie znajdą przepisy dotychczasowe.

Zaproponowany został również przepis przejściowy, zgodnie z którym zarządcy infrastruktury mogą eksploatować podsystemy strukturalne „infrastruktura”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” lub „energia” do czasu ich odnowienia albo modernizacji, bez zezwolenia, o którym mowa w art. 25e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jeżeli na podstawie przepisów dotychczasowych nie wymagały one uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Przepis ten jest konieczny ze względu na to, że obecnie istnieją podsystemy, które są eksploatowane, ale z różnych przyczyn (np. szereg zmian w poszczególnych TSI w ubiegłych latach, uzyskanie odstępstwa itp.) nie przechodziły weryfikacji WE i nie posiadają zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Przewodnik przygotowany przez Prezesa UTK na podstawie art. 18c ustawy zmienianej w art. 1 należy wydać w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Prezes UTK publikuje wytyczne, o których mowa w art. 25e ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Do postępowań prowadzonych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe. Zmiany dokonane niniejszym projektem ustawy nie powinny wpłynąć na obecnie prowadzone postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, dlatego możliwe będzie stosowanie w stosunku do nich obecnie obowiązujących przepisów rozdziału 5a ustawy o transporcie kolejowym. Identycznie uregulowane zostają będące w toku postępowania prowadzone przez komisje kolejowe, o których mowa w art. 28m ustawy o transporcie kolejowym.

Projektowane rozwiązania wpływają na kwestię obowiązywania przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 16 ust. 4 i art. 17a ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym. W związku z powyższym proponuje się ich pozostawienie w mocy do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 16 ust. 3 i art. 17ac ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i możliwość ich zmiany na podstawie przepisów dotychczasowych. Identyczna sytuacja zachodzi w odniesieniu do przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 19 ust. 4 i art. 25ta ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Termin ten jest niezbędny na dostosowanie podmiotów do nowych regulacji prawnych. W odniesieniu do zmian dotyczących wymagań w zakresie świadectw sprawności technicznej termin wejścia w życie został określony na dzień 16 czerwca 2022 r. – wymagania te są związane z terminem wejścia w życie obowiązku posiadania certyfikatu ECM określonym w rozporządzeniu (UE) 2019/779. Ponadto, w związku z planowanym uruchomieniem europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR), zakłada się wejście w życie z dniem 16 czerwca 2021 r. przepisów wprowadzających zmiany związane z zastąpieniem krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) przez europejski rejestr pojazdów kolejowych (EVR).

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Tomasz Rurka, Zastępca Dyrektora, Departament Kolejnictwa MI (22) 630-13-00, tomasz.rurka@mi.gov.pl Maciej Sofiński, p.o. Naczelnika Wydziału, Departament Kolejnictwa MI (22) 630-14-98, maciej.sofinski@mi.gov.pl	Data sporządzenia 28.05.2020 r. Aktualizacja: 21.01.2021 r. Źródło: Prawo UE (dyrektywa) Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych RM: UC40

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2016/797”, oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2016/798”, wchodzących w skład tzw. części technicznej czwartego pakietu kolejowego. Obie dyrektywy przewidziały termin na wdrożenie swoich postanowień do dnia 16 czerwca 2019 r., z możliwością przedłużenia tego terminu o rok. W celu przesunięcia terminu wdrożenia państwa członkowskie powiadamiały Agencję Kolejową UE, zwaną także „Agencją”, i Komisję, podając jednocześnie uzasadnienie takiego przedłużenia. Rzeczpospolita Polska postanowiła skorzystać z tej możliwości, w związku z powyższym, w przypadku RP, termin dokonania transpozycji przepisów dyrektywy 2016/798 oraz dyrektywy 2016/797 został przesunięty na dzień 16 czerwca 2020 r. Niemniej jednak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji (Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27), w związku z sytuacją nadzwyczajną spowodowaną przez COVID-19, wydłużyła termin transpozycji ww. dyrektywy do dnia 31 października 2020 r.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt ustawy zakłada dokonanie implementacji dyrektywy 2016/797 (z wyjątkiem rozdziału VI, który implementowany jest odrębnym projektem ustawy) i dyrektywy 2016/798 przez dodanie nowych oraz dokonanie zmian w obecnie obowiązujących przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.).

Projekt zawiera także przepisy, których celem jest zapewnienie prawidłowego stosowania szeregu aktów wykonawczych do dyrektywy 2016/798, w szczególności:

- rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 26, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/762”;
- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49, z późn. zm.);
- 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/779”.

Zaproponowane w projekcie ustawy kluczowe zmiany, w porównaniu z przepisami dotychczasowymi, polegają na:

- zmianie dokumentów z zakresu bezpieczeństwa systemu kolei, wydawanych przewoźnikom kolejowym umożliwiających im dostęp do infrastruktury kolejowej po spełnieniu określonych warunków. W miejsce

dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa w dwóch częściach – A i B – wydawanych przez tzw. krajowe organy ds. bezpieczeństwa wprowadzany jest jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydawany przez Agencję Kolejową UE lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Wybór organu wydającego certyfikat jest zależny od obszaru prowadzenia działalności – jeżeli obejmuje on co najmniej dwa państwa członkowskie UE, wniosek składa się do Agencji, zaś w przypadku podmiotów działających w obrębie jednego kraju przewoźnik ma możliwość wyboru i złożenia wniosku do Agencji lub właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa,

- wprowadzeniu szczegółowych procedur dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. W szczególności wprowadza się możliwość korzystania z tzw. punktu kompleksowej obsługi, tj. dedykowanego systemu informatycznego stworzonego przez Agencję Kolejową UE dla obsługi wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa,
- wprowadzeniu zharmonizowanego wdrożenia ERTMS na terenie Unii, tym samym nałożenie na zarządcę obowiązku złożenia wniosku do Agencji o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych w zakresie ERTMS (tzw. preautoryzacji ERTMS) w ramach projektu obejmującego linię kolejową lub jej fragment, kilka linii kolejowych lub sieci kolejowych. Przedmiotowy wniosek zarządca lub przewoźnik kolejowy powinien złożyć przed zaproszeniem do składania ofert w zamówieniu publicznym. Powyższe rozwiązanie ma na celu potwierdzenie przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI,
- zmianie wymagań dotyczących systemów zarządzania bezpieczeństwem, tworzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, rozszerzeniu zakresu certyfikacji tzw. podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/779,
- modyfikacji zasad uzyskiwania autoryzacji bezpieczeństwa zarządców infrastruktury i świadectw bezpieczeństwa dla użytkowników bocznic kolejowych,
- dostosowaniu katalogu zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, do postanowień dyrektywy 2016/798. Wyodrębnione zostało wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów do odrębnego pkt 1a w ust. 1a w art. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. W nowym brzmieniu pkt 1 ww. artykułu pozostawiono wymienione powyżej zadania Prezesa UTK dotyczące jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa. Poszerzony został również zakres zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, o odmowę wydania i cofanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie – urządzenia przytorowe” znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz o odnawianie, zmianę i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu, w przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- określeniu nowych wymagań, jakie musi spełniać zarządca ubiegający się o autoryzację bezpieczeństwa. Dotychczasowy wymóg posiadania przez zarządcę siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej został zastąpiony zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Ponadto wprowadzono konieczność dokonania oceny wniosku przez Prezesa UTK, zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/762,
- uzupełnieniu przepisów prawa krajowego w zakresie kompetencji Prezesa UTK dotyczących rejestracji pojazdu kolejowego, jak również przesłanki wpisania pojazdu kolejowego do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych, zastępując dotychczas funkcjonujące „zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji” brzmieniem „zezwolenie na wprowadzenie do obrotu”, zgodnie z postanowieniami art. 22 i art. 46 dyrektywy 2016/797,
- przyznaniu Prezesowi UTK kompetencji w zakresie oceny kompletności i spójności dokumentacji przesłanej do Agencji w sprawie wniosku o wprowadzenie pojazdu do obrotu, a w razie wątpliwości dopuszczeniu możliwości przeprowadzenia w odpowiednim czasie testów na sieci kolejowej, na czas których projektodawca przyznaje Prezesowi UTK kompetencje wydania tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu,
- wprowadzeniu przepisów regulujących kwestie współpracy w celu wypracowania przez Prezesa UTK i Agencję wspólnego stanowiska w ramach postępowania prowadzonego przez Agencję w sprawie wniosku o dopuszczenie pojazdu do obrotu. Wprowadzone rozwiązanie jest zgodne z art. 21 ust. 7 dyrektywy 2016/797 i obejmuje przypadek, gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK w zakresie kompletności i spójności przesłanej przez nią dokumentacji. Do procedury tej mogą zostać włączeni również zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer. Przewidując sytuację, w której mogłoby nie dojść do porozumienia między Prezesem UTK a Agencją w zakresie wypracowania wspólnego stanowiska, projektodawca umożliwił Agencji samodzielne podjęcie decyzji o wprowadzeniu pojazdu kolejowego do obrotu. Przepis ten jednak nie ma zastosowania w przypadku złożenia odwołania przez Prezesa UTK do arbitrażu Radzie Odwoławczej,
- wprowadzeniu zmian w katalogu dokumentów dołączanych do wniosków o zezwolenie na dopuszczenie

podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” oraz „infrastruktura”. Odtąd, oprócz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, będą nimi również dokumenty, które potwierdzają techniczną zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane w oparciu o odpowiednią TSI, przepisy krajowe i rejestry oraz dokumenty potwierdzające bezpieczną integrację tych podsystemów, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także o wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM). Zgodnie z dotychczasowymi przepisami, do wniosku o dopuszczenie podsystemu do eksploatacji dołącza się certyfikat weryfikacji WE podsystemu wraz z dokumentacją przebiegu tej weryfikacji. Zmiany brzmienia związane są z określeniem przypadku, gdy w skład podsystemu nie wchodzi składniki interoperacyjności objęte deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności,

- zobligowaniu krajowego organu dochodzeniowego – Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – do podjęcia decyzji odnośnie do rozpoczęcia postępowania w sprawie wypadków i incydentów nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia dokonanego przez zarządcę, przewoźnika lub użytkownika bocznic kolejowej o poważnym wypadku, wypadków lub o incydencie kolejowym. Zgodnie z dotychczasowymi przepisami termin na podjęcie tej decyzji wynosił jeden tydzień,
- wprowadzeniu dla przewoźników kolejowych obowiązku zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannych i ich rodzinom. Zgodnie z projektowaną zmianą, przewoźnik udziela poszkodowanym informacji w zakresie procedur dochodzenia roszczeń na mocy przepisów unijnych, przy jednoczesnym wsparciu psychologicznym, którego koszty ponosi przewoźnik kolejowy.

Dodatkowo projekt tworzy warunki do wykonania 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 (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 1).

Informacja o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków

Jako alternatywny sposób osiągnięcia celu projektu analizowany był wariant zakładający brak etapowania wdrażania filara technicznego IV pakietu kolejowego. Okazało się jednak, że taki wariant spowodowałby, że jednostki notyfikowane nie zdążyłyby zostać notyfikowane we wskazanym terminie. Dlatego uznano, że optymalny będzie proponowany wariant zakładający, że w pierwszej kolejności zapewniona zostanie transpozycja rozdziału VI dyrektywy 2016/797 (w zakresie jednostek notyfikowanych), a następnie odrębnym projektem ustawy zostanie implementowana pozostała część dyrektywy 2016/797 (bez rozdziału VI) i całość dyrektywy 2016/798. Nie ma możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków niż zmiana ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Każde państwo członkowskie UE (z wyjątkiem Malty i Cypru, które nie posiadają sieci kolejowej) jest obowiązane implementować filar techniczny IV pakietu kolejowego. 8 państw członkowskich dokonało już transpozycji w zasadniczym terminie, tj. do dnia 16 czerwca 2019 r., natomiast pozostałe państwa członkowskie UE skorzystały z możliwości prolongaty powyższego terminu. Mając na uwadze przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniającej dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji, w związku z sytuacją nadzwyczajną spowodowaną przez COVID-19, termin transpozycji ww. dyrektyw został ostatecznie wydłużony do dnia 31 października 2020 r.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	111	Urząd Transportu Kolejowego	Oddziaływanie bezpośrednie: – zmiana zasad certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Zamiast wnioskowania do Prezesa UTK o wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa przewoźnicy kolejowi będą wnioskowali do Agencji o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Jedyna możliwość wystąpienia z wnioskiem o jednolity certyfikat bezpieczeństwa

			do Prezesa UTK będzie w przypadku, gdy obszar działalności przewoźnika ograniczony jest wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, – zmiana zasad certyfikacji pojazdów kolejowych. Zamiast dotychczasowego wnioskowania do Prezesa UTK o dopuszczenie pojazdu kolejowego do eksploatacji, przewoźnicy będą wnioskowali do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej o wydanie zezwolenia na wprowadzanie do obrotu pojazdu kolejowego przez tzw. punkt kompleksowej obsługi. Jedyna możliwość wystąpienia z wnioskiem o dopuszczenie do obrotu pojazdu kolejowego do Prezesa UTK będzie w przypadku, gdy obszar użytkowania pojazdu ograniczony jest wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, – wprowadzenie obowiązku zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannych i ich rodzinom. Zgodnie z projektowaną zmianą, przewoźnik udziela poszkodowanym informacji w zakresie procedur dochodzenia roszczeń na mocy przepisów unijnych, przy jednoczesnym wsparciu psychologicznym, którego koszty ponosi przewoźnik kolejowy.
Zarządcy infrastruktury	11	Urząd Transportu Kolejowego	Oddziaływanie bezpośrednie: – zmienione zostały wymagania, jakie musi spełniać zarządca ubiegający się o autoryzację bezpieczeństwa. Dotychczasowy wymóg posiadania przez zarządcę siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej został zastąpiony

			zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Ponadto wprowadzono dodatkowo konieczność dokonania oceny wniosku przez Prezesa UTK, zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/762, – nałożenie na zarządcę obowiązku złożenia wniosku do Agencji o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych w zakresie ERTMS (tzw. preautoryzacji ERTMS) w ramach projektu obejmującego linię kolejową lub jej fragment, kilka linii kolejowych lub sieci kolejowych. Przedmiotowy wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego powinien złożyć przed zaproszeniem do składania ofert w zamówieniu publicznym. Powyższe rozwiązanie ma na celu potwierdzenie przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI. Złożenie wniosku wymaga uiszczenia przez zarządcę odpowiedniej opłaty na rzecz Agencji.
Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych	1	-	Oddziaływanie bezpośrednie: – zobligowanie Komisji do podjęcia decyzji odnośnie do rozpoczęcia postępowania w sprawie wypadków i incydentów nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia dokonanego przez zarządcę, przewoźnika lub użytkownika bocznic kolejowej o poważnym wypadku, wypadku lub o incydencie kolejowym. Zgodnie z dotychczasowymi przepisami termin na podjęcie tej decyzji wynosił jeden tydzień.
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	1	-	Oddziaływanie bezpośrednie: – wydawanie jednolitych

			certyfikatów bezpieczeństwa tylko w przypadku, gdy obszar działalności przewoźnika ograniczony jest wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a przewoźnik wybierze złożenie wniosku do Prezesa UTK (zamiast do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej). Według dotychczasowych przepisów Prezes UTK w każdym przypadku wydaje przewoźnikom certyfikaty bezpieczeństwa, – wydawanie zezwoleń na wprowadzanie do obrotu pojazdów kolejowych tylko w przypadku, gdy obszar użytkowania pojazdu ograniczony jest wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a wnioskodawca wybierze złożenie wniosku do Prezesa UTK (zamiast do Agencji). Według dotychczasowych przepisów Prezes UTK w każdym przypadku wydaje zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych, – dodana została kompetencja dotycząca rejestracji pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), – wprowadzony został obowiązek współpracy w celu wypracowania przez Prezesa UTK i Agencję wspólnego stanowiska w ramach postępowania prowadzonego przez Agencję w sprawie wniosku o dopuszczenie pojazdu do obrotu, w przypadku gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK w zakresie kompletności i spójności przesłanej przez nią dokumentacji. Do procedury tej mogą zostać włączeni również

			zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer. Przewidując sytuację, w której mogłoby nie dojść do porozumienia między Prezesem UTK a Agencją w zakresie wypracowania wspólnego stanowiska, projektodawca umożliwił Agencji samodzielne podjęcie decyzji o wprowadzeniu pojazdu kolejowego do obrotu.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych i opiniowania został przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP Intercity S.A.;
- 2) PKP Cargo S.A.;
- 3) PKP LHS Sp. z o.o.;
- 4) PKP PLK S.A.;
- 5) PKP S.A.;
- 6) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 7) Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.;
- 8) Koleje Śląskie Sp. z o.o.;
- 9) Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.;
- 10) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.;
- 11) Koleje Dolnośląskie S.A.;
- 12) Instytut Kolejnictwa;
- 13) Transportowy Dozór Techniczny;
- 14) Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 15) Polskie Centrum Akredytacji;
- 16) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 17) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – 80;
- 18) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 19) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 20) Forum Związków Zawodowych;
- 21) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 22) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 23) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 24) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 25) Konfederacja Lewiatan;
- 26) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 27) Fundacja Pro Kolej;
- 28) Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0;
- 29) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Konsultacje trwały 14 dni. Zdecydowano się skrócić czas trwania konsultacji z 21 do 14 dni ze względu na to, że ostateczny termin implementacji dyrektyw 2016/797 i 2016/798, które są transponowane do prawa krajowego projektowaną ustawą, ustalono na dzień 31 października 2020 r., a projektodawcy zależało na takim przyspieszeniu prac legislacyjnych, żeby zminimalizować ryzyko opóźnień we wdrożeniu ww. dyrektyw. Ponadto podmioty rynku kolejowego mają wysoką świadomość i poziom wiedzy na temat zmian, jakie wprowadza projektowana ustawa, ponieważ ich przedstawiciele aktywnie brali udział w pracach grup roboczych opracowujących projektowaną ustawę. Z tego względu uznano, że 14-dniowy czas trwania konsultacji publicznych będzie wystarczający do zapoznania się z projektowanymi rozwiązaniami i wniesienia ewentualnych uwag.

Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostało zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych																											
(ceny stałe z 2020 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie ustawy [mln zł]																										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)															
Dochody ogółem																											
budżet państwa	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	31															
JST																											
pozostałe jednostki (oddzielnie)																											
Wydatki ogółem																											
budżet państwa																											
JST																											
pozostałe jednostki (oddzielnie)																											
Saldo ogółem	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	31															
budżet państwa																											
JST																											
pozostałe jednostki (oddzielnie)																											
Źródła finansowania	Wnioskodawcy składający wnioski o wydanie dokumentów, za które pobierane są opłaty.																										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanej ustawy będzie miało pozytywne skutki dla budżetu państwa. W związku ze zmianą zadań Prezesa UTK będzie on pobierał opłaty za wykonywanie czynności, które przewiduje się w związku z implementacją dyrektyw 2016/797 i 2016/798. Ponadto Prezes UTK będzie pobierał opłaty za wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania. Kolejna istotna grupa opłat dotyczy wydawania przez Prezesa UTK zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie – urządzenia przytorowe”, zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu i tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci. Poniżej przedstawiono tabelaryczne porównanie maksymalnych opłat obecnie pobieranych przez Prezesa UTK z projektowanymi opłatami w niniejszej ustawie. Zrezygnowano z podawania maksymalnej wysokości opłat w euro (EUR) na rzecz złotego (PLN) ze względu na chęć ułatwienia planowania przez podmioty rynku kolejowego wydatków na ponoszenie przedmiotowych opłat (wyeliminowanie ryzyka kursowego). Ponadto należy mieć na uwadze, że większość projektowanych maksymalnych wysokości opłat ustalonych w PLN jest niższa niż dotychczas obowiązujące maksymalne wysokości opłat w EUR, z wyjątkiem certyfikacji podsystemów i pojazdów kolejowych. W większości przypadków ponoszący przedmiotowe opłaty pozytywnie więc odczują obniżenie opłat. <table><tr><th>Rodzaj opłaty dla Prezesa UTK</th><th>Dotychczas obowiązujące przepisy</th><th>Projektowane przepisy</th></tr><tr><td>złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa</td><td>5500 EUR</td><td>20 000 PLN</td></tr><tr><td>złożenie wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa / jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa</td><td>5500 EUR</td><td>20 000 PLN</td></tr><tr><td>złożenie wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa</td><td>5500 EUR</td><td>20 000 PLN</td></tr><tr><td>złożenie wniosku o wydanie certyfikatu podmiotu</td><td>5500 EUR (tylko dla wagonów towarowych)</td><td>20 000 PLN</td></tr></table>												Rodzaj opłaty dla Prezesa UTK	Dotychczas obowiązujące przepisy	Projektowane przepisy	złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN	złożenie wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa / jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN	złożenie wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN	złożenie wniosku o wydanie certyfikatu podmiotu	5500 EUR (tylko dla wagonów towarowych)	20 000 PLN
Rodzaj opłaty dla Prezesa UTK	Dotychczas obowiązujące przepisy	Projektowane przepisy																									
złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN																									
złożenie wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa / jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN																									
złożenie wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN																									
złożenie wniosku o wydanie certyfikatu podmiotu	5500 EUR (tylko dla wagonów towarowych)	20 000 PLN																									

	odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania		
	złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, w której potwierdzono także zgodność z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) 2019/779	Brak opłaty	40 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w którym potwierdzono także zgodność z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) 2019/779	Brak opłaty	40 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego	30 000 EUR	20 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie licencji maszynisty oraz wtórników licencji maszynisty	150 EUR	150 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „infrastruktura”	3000 EUR	15000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „energia”	3000 EUR	15 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „sterowanie – urządzenia przytorowe”	3000 EUR	15 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie pojazdu kolejowego do eksploatacji / wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu	3000 EUR	15 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie typu pojazdu kolejowego do obrotu	Brak opłaty	15 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci	Brak opłaty	15 000 PLN
	złożenie wniosku o wpis do europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN)	50 EUR	100 PLN
	złożenie wniosku o wydanie przyznać odstępstwa od	3 000 EUR	10 000 PLN

obowiązku stosowania TSI		
złożenie wniosku o wydanie autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację	3 000 EUR	10 000 PLN
nadzór nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów	2 000 EUR	10 000 PLN
nadzór nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności	2 000 EUR	10 000 PLN
złożenie wniosku o wyrejestrowanie pojazdu kolejowego	25 EUR	Brak opłaty
złożenie wniosku o wydanie decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji	3 000 EUR	Brak opłaty

Wymienione w powyższej tabeli opłaty stanowią dochód budżetu państwa; szacuje się, że roczne wpływy z tych opłat po wejściu w życie projektowanej ustawy oscylować będą w granicach 3 mln zł rocznie. Przy szacowaniu dochodów budżetu państwa po wejściu w życie projektowanej ustawy wzięto pod uwagę liczbę wydanych w ciągu ostatnich 5 lat przez Prezesa UTK poszczególnych dokumentów (przy wydawaniu których pobierał on opłaty), a także przyjęto założenie, że liczba wydawanych dokumentów nie ulegnie istotnej zmianie w ciągu najbliższych 5 lat. Uwzględniono także, że Prezes UTK nie będzie pobierał już opłat za wydawanie zezwoleń na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji oraz za wydawanie dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa.

Przeniesienie ciężaru w zakresie dopuszczania pojazdów kolejowych do obrotu oraz wydawania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa z krajowych władz bezpieczeństwa (w Polsce Prezesa UTK) na Agencję Kolejową Unii Europejskiej nie spowoduje istotnej zmiany obciążenia zadaniami Prezesa UTK, gdyż w ramach nowych obowiązków będzie on ściśle współpracował z Agencją przy dopuszczaniu przez nią pojazdów kolejowych do obrotu oraz wydawaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. W związku z tym wejście w życie ustawy nie będzie generować dodatkowych wydatków budżetu państwa na nowe etaty w Urzędzie Transportu Kolejowego związane z realizacją nowych zadań Prezesa UTK.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie ustawy

Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu duże przedsiębiorstwa	-1	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-36

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe a także osoby niepełnosprawnych oraz osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, a także usprawnienie sposobu wnioskowania o zezwolenia (uruchomienie przez Agencję Kolejową UE kompleksowego punktu obsługi – 1StopShop).						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe a także osoby niepełnosprawnych oraz osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne								

Dodatkowe
informacje, w tym
wskazanie źródeł
danych i przyjętych do
obliczeń założeń

Ze względu na nowe zadanie dla przewoźników kolejowych w zakresie obowiązku zapewnienia poszkodowanym pomocy psychologicznej po poważnym wypadku, przewoźnicy będą musieli zabezpieczyć odpowiednie środki na udzielanie tej pomocy w razie wystąpienia poważnego wypadku. Szacuje się, że ze względu na małą liczbę poważnych wypadków w ostatnich latach, przewoźnicy kolejowi będą łącznie przeznaczali nie więcej niż 0,5 mln zł rocznie na udzielanie pomocy psychologicznej. Przy szacowaniu wysokości tych wydatków wzięto pod uwagę liczbę poważnych wypadków w okresie ostatnich 5 lat oraz liczbę ofiar śmiertelnych i liczbę rannych w tych wypadkach w ciągu ostatnich 5 lat, zakładając jednocześnie, że sytuacja w tym zakresie nie ulegnie istotnej zmianie (nie zakłada się istotnego wzrostu liczby poważnych wypadków w ciągu najbliższych 5 lat).

Ponadto szacuje się, że przedsiębiorcy działający na rynku kolejowym (przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury kolejowej, dysponenci taboru itp.) ponosić będą wydatki łącznie na poziomie ok. 3 mln zł z tytułu opłat pobieranych przez Prezesa UTK za określone czynności, wymienione szczegółowo w tabeli w pkt 6.

Przewiduje się brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162). W projektowanej ustawie nie ma możliwości zastosowania proporcjonalnych ograniczeń obowiązków administracyjnych wobec przedsiębiorców, o których mowa w art. 68 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie
wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli
zgodności).

☐ tak

☒ nie

☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne: ...

☒ zwiększenie liczby dokumentów

☒ zwiększenie liczby procedur

☒ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy

☐ inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich
elektronizacji.

☒ tak

☐ nie

☐ nie dotyczy

Komentarz:

Wejście w życie projektowanej ustawy będzie wiązało się ze zwiększeniem liczby procedur, a także przełoży się na wydłużenie czasu na załatwienie niektórych spraw. W szczególności konieczność uzyskania od Agencji Kolejowej UE tzw. preautoryzacji urządzeń przytorowych ERTMS (wynikającej z art. 19 dyrektywy 2016/797) w znaczący sposób wydłuży dla zarządców infrastruktury kolejowej proces certyfikacji tych urządzeń – szacuje się, że nawet o ok. 6 miesięcy w przypadku uruchomienia procedury odwoławczej. Ponadto rozbudowane zostały procedury związane z systemem zarządzania bezpieczeństwem – będzie to dotyczyło zarówno przewoźników, jak i zarządców infrastruktury.

Niezależnie od powyższego zidentyfikowany został jeden przypadek, w którym wystąpi zmniejszenie liczby procedur – procedowanie przez Agencję Kolejową UE wniosku o wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu na obszarze więcej niż jednego państwa członkowskiego UE. Do tej pory wnioskodawca musiał składać osobne wnioski do krajowych władz bezpieczeństwa każdego państwa członkowskiego, co zostanie zastąpione jednym postępowaniem prowadzonym przez Agencję. Przewiduje się jednak, że nie przełoży się to na skrócenie czasu całej procedury.

Niemniej jednak, w ujęciu ogólnym, wejście w życie ustawy oznaczać będzie zwiększenie liczby procedur, a także przełoży się na wydłużenie czasu na załatwienie niektórych spraw, co wskazano w akapicie powyżej.

Nowe rozwiązania przewidziane ww. dyrektywami przewidują elektroniczną procedurę uzyskiwania dokumentów przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, przez uruchomienie przez Agencję Kolejową UE kompleksowego punktu obsługi (1StopShop) w formie systemu teleinformatycznego, gdzie wnioski będą składane elektronicznie przez ten system. Niemniej jednak określone w implementowanych przedmiotowym projekcie ustawy dyrektywach terminy są dłuższe niż terminy wynikające z kpa, więc dla przewoźników i zarządców infrastruktury elektroniczna procedura nie przełoży się na oszczędność czasową w procedowaniu wniosków.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu ustawy na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☒ inne: bezpieczeństwo i interoperacyjność transportu kolejowego	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Kluczowe zmiany obejmują: – zastąpienie certyfikatu bezpieczeństwa wydawanego przez Prezesa UTK jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa wydawanym przez Agencję Kolejową UE lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, – zmianę procedur dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych (wprowadzanie do obrotu pojazdów przez Agencję Kolejową UE zamiast dopuszczania do eksploatacji przez Prezesa UTK), – modyfikację sposobu postępowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych odnośnie do prowadzenia postępowań w sprawie wypadków i poważnych wypadków, – wprowadzenie preautoryzacji przez Agencję Kolejową UE urządzeń przytorowych ERTMS.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowany termin wejścia w życie ustawy to 3 miesiące od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów w zakresie świadectw zdatości technicznej i europejskiego rejestru pojazdów kolejowych.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Miernikiem będzie liczba składanych do Agencji Kolejowej UE wniosków przez kompleksowy punkt obsługi (1StopShop), liczba wydawanych jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz liczba zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych, a także średni czas trwania procedur wydawania tych dokumentów.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC40)

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania (wykaz podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, omówienie stanowiska lub opinii, oraz odniesienie się do niego przez organ wnioskujący).

W dniu 24 lipca 2020 r. projekt w ramach konsultacji publicznych i opiniowania został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) PKP Intercity S.A.;
- 2) PKP Cargo S.A.;
- 3) PKP LHS Sp. z o.o.;
- 4) PKP PLK S.A.;
- 5) PKP S.A.;
- 6) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 7) Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.;
- 8) Koleje Śląskie Sp. z o.o.;
- 9) Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.;
- 10) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.;
- 11) Koleje Dolnośląskie S.A.;
- 12) Instytut Kolejnictwa;
- 13) Transportowy Dozór Techniczny;
- 14) Łukasiewicz - Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 15) Certa Sp. z o.o.;
- 16) Infracert TSI Sp. z o.o.;
- 17) Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o.;
- 18) Polskie Centrum Akredytacji;
- 19) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 20) Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ "Solidarność";
- 21) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność”- 80;
- 22) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 23) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 24) Forum Związków Zawodowych;
- 25) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 26) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;

- 27) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 28) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 29) Konfederacja Lewiatan;
- 30) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 31) Fundacja Pro Kolej;
- 32) Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0.

Wskazano termin na zgłaszanie uwag w ramach konsultacji publicznych do dnia 7 sierpnia 2020 r.

Zestawienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostało zamieszczone w załączniku do niniejszego raportu.

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

Zestawienie uwag
zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC40)

Lp.	Organ wnoszący uwagi	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Treść uwagi	Stanowisko MI
1.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	art. 1 pkt 2 lit. a (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o tk)	Prosimy o zmianę proponowanego art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym (art. 1 pkt 1 lit. a projektu ustawy) poprzez nadanie brzmienia: „1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;”. Uzasadnienie: Zagadnienie wprowadzenia ułatwień w zakresie przygotowania i realizacji infrastruktury tramwajowej było przedmiotem wystąpień Izby do Pana Ministra (pismo IGKM z dn. 17.04.2020 r., znak: IGKM/P/98/2019). Dzięki podjętej przez Pana Ministra inicjatywnie, Sejm RP przyjął ustawę z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462) - tzw. ustawa Kolej+. W ramach tego aktu prawnego wprowadzono możliwość stosowania przepisów Rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym (tzw. specustawy kolejowej) do lokalizowania linii tramwajowych poza pasem drogowym. Zmiana ta spotkała się z pozytywnym odbiorem wśród członków Izby, zaś zgodnie z posiadanymi informacjami prowadzone są już prace związane z wszczęciem postępowań administracyjnych z zastosowaniem ww. przepisów. Zwrócić należy również uwagę, że wiele projektów w dotyczących infrastruktury tramwajowej posiada również dofinansowania ze środków pomocowych UE. W związku z powyższym, w ocenie Izby konieczne jest zmodyfikowanie zaproponowanego w projekcie nowelizacji UC40 brzmienia art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym w taki	Uwaga została uwzględniona.

			sposób, aby możliwe było dalsze stosowanie przepisów tzw. specustawy kolejowej do lokalizowania linii tramwajowych poza pasem drogowym. Pozwoli to tym samym zachować pozytywne efekty wdrożenia w życie otoczenia regulacyjnego programu Kolej+, a co za tym sprawnie realizować projekty budowy nowych linii tramwajowych stanowiących w wielu polskich miastach podstawową sieć transportu publicznego	
2.	Osoba prywatna (1)	art. 1 pkt 59 lit. a (art. 28m ust. 3 ustawy o tk)	w art. 1 pkt. 59 do osób mających prawo uczestniczyć w komisjach kolejowych należy dodać producentów taboru i infrastruktury.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja)
3.	Osoba prywatna (1)	art. 1 pkt 59 lit. b (art. 28m ust. 5 ustawy o tk)	stwierdzam, że zmiana , o której mowa w art. 1 pkt. 59 b) ustawy o zmianie ustawy jest niezgodna z prawem europejskim. Zmiana ta dotyczący art 28m ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym. W „Wezwaniu do usunięcia uchybienia – uchybienie nr 2013/2269” skierowanym przez Komisję Europejską do rządu RP w pkt. 5 b jest stwierdzenie bowiem, że zgodnie z art. 19 ust 1 dyrektywy 2004/49/WE (obecnie art. 22 ust. 1 dyrektywy nr 2016/798/WE, która zastąpiła dyrektywę nr 2004/49/WE) „celem organu dochodzeniowego jest przeprowadzanie dochodzeń, a nie nadzór”. To „Wezwanie do usunięcia uchybienia” zostało wystosowane do rządu RP przez Komisję Europejską w wyniku audytu ERA w sektorze kolejowym w Polsce który stwierdził powyższą niezgodność prawa polskiego z dyrektywą nr 2004/49/WE. Na podstawie tego uchybienia nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe przeszedł w 2015 r. od przewodniczącego PKBWK do Prezesa UTK ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 25.09.2015 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1741), druk sejmowy z 2015 r. nr. 3930. W tym druku też w uzasadnieniu (str 32) jest przywołane, że nadzór nad komisjami nie powinien być w PKBWK a w UTK jako organowi który nadzoruje system zarządzania bezpieczeństwem SMS. Obecna zmiana tj. powrót nadzoru nad komisjami kolejowymi do PKBWK, powoduje ponowny powrót do stanu niezgodności z przepisami	Uwaga została uwzględniona.

			UE i naraża Polskę na uchybienie i kary. Proszę o usunięcie powyższej zmiany z projektu ustawy.	
4.	Osoba prywatna (1)	Art. 4 ust. 2	nie dopuszczalnym jest skracanie ustawą terminu ważności autoryzacji bezpieczeństwa (nie dłużej niż 2 lata od daty wejścia ustawy) dla zarządców infrastruktury. W ramach ochrony praw nabytych, obecne autoryzacje bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury powinny być ważne do końca ich okresu ważności, a nie tylko 2 lata. Proszę o usunięcie tego zapisu.	Uwaga została uwzględniona.
5.	Osoba prywatna (2)	art. 1 pkt 59 lit. b (art. 28m ust. 5 ustawy o tk)	1) Proszę o anulowanie i wycofanie zmiany w ustawie dotyczącej art 28 m przenoszącej nadzór nad komisjami kolejowymi z UTK do PKBWK. W 2015 roku nadzór nad komisjami kolejowymi przeszedł z PKBWK do UTK i to okazał bardzo dobry pomysł. W przeciwieństwie do PKBWK UTK nadzór nad komisjami kolejowymi prowadził w sposób właściwy. Na początku UTK opublikował zasady nadzoru, które w sposób transparentny określiły jak w systemowy sposób UTK zamierza nadzorować postępowania komisji kolejowych. Pracownicy UTK w tym czasie angażowali się w prace komisji kolejowy, a sam tego doświadczyłem z uwagi, że jestem członkiem komisji kolejowych. Od roku 2015 UTK prowadził szereg działań mających na celu rozwój nadzoru i poprawę jakości pracy komisji kolejowych, czego do roku 2015 PKBWK nie robiła. PKBWK działała siłowo i chaotycznie, a nie merytorycznie. UTK organizował szereg szkoleń, warsztatów i konferencji przeznaczonych dla komisji kolejowych. Wydawano też poradniki i wytyczne. Jednym słowem nadzór był kompleksowy i systemowy. Pracownicy UTK byli na miejscu zdarzeń i służyli pomocą w prowadzonych postępowaniach. Trudno zrozumieć, jak jest cel przenoszenia (ponownego) nadzoru nad komisjami do PKBWK, która w poprzednich latach niezbyt dobrze radziła sobie z nadzorem. To	Uwaga została uwzględniona.

		przeniesienie kompetencji do PKBWK nie ma żadnego uzasadnienia i spowoduje duży chaos na rynku i przyczyni się do pogorszenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Zwracam uwagę, że Centrali i wszystkich Oddziałach UTK są wyznaczeni pracownicy do nadzoru prac komisji kolejowych i realizują to prawidłowo. Przeniesienie kompetencji nadzorczych do PKBWK spowoduje konieczność zwiększenia etatyzacji w PKBWK. PKBWK nie jest przygotowana na nadzór. 2) Projekt uzasadnienia do ustawy nie zawiera uzasadnienia dlaczego następuje przeniesienie nadzoru i czemu ma służyć burzenie systemu, który działa obecnie perfekcyjnie. Czy nie chodzi tu tylko o realizację ambicji przewodniczącego PKBWK aby mieć więcej władzy. Nie słyszałem, aby w jakimkolwiek kraju UE organ dochodzeniowy nadzorował komisje. Zresztą jest to typowy proces związany z systemem zarządzania bezpieczeństwem, a zatem to logiczne, że powinno być nadzorowanie badania sytuacji niebezpiecznych nadzorowane przez UTK. PKBWK powinna się zajmować wyłącznie badaniem poważnych wypadków i ewentualnie innych zdarzeń, a nie czynnościami nadzorczymi, które zakłócać będą jej pracę. 3) W OSR nie ma jakichkolwiek informacji, że dodatkowe kompetencje wymuszą zwiększenie liczby etatów w PKBWK i większe koszty dla podatnika. Jak bowiem te osoby mają realizować dodatkowe czynności, jeśli już dziś zajęci są badaniem zdarzeń. Siłą rzeczy przy niezmiennej etatyzacji musi to wpłynąć na zmniejszenie liczby badanych zdarzeń i pogorszenie bezpieczeństwa. Proszę zwrócić uwagę, że zmiana nadzoru wymusi również zmiany przepisów wewnętrznych rynku kolejowego, a więc nas przewoźników. Zmiana nadzoru nad komisjami kolejowymi jest zupełnie nieuzasadniona, niemerytoryczna i spowoduje duże zamieszanie, tylko dlatego, że ktoś	

			chce dopieć prezesowi UTK i pokazać, że ma wpływy w MI kosztem nas przewoźników, podatnika i bezpieczeństwa na kolei. Proszę o wycofanie się ze złego pomysłu - czyli zmiany nadzoru i pozostawienie obecnego nadzoru UTK nad komisjami kolejowymi. UTK robi to bardzo dobrze.	
6.	Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie	art. 1 pkt 2 lit. a (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o tk)	Wnioskuje o zmianę proponowanego brzmienia art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym (art. 1 pkt 1 lit. a projektu ustawy) na następujące: „ 1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;”. Uzasadnienie: Sieć tramwajowa w Krakowie stanowi jeden z kluczowych elementów systemu transportowego miasta. Na przestrzeni lat sukcesywnie prowadzono prace związane z jej modernizacją i rozbudową, mając również na uwadze pozytywne skutki środowiskowe tego niskoemisyjnego środka transportu. Dlatego też pozytywnie przyjęte zostały zmiany wprowadzone w ramach wdrożenia otoczenia prawnego programu Kolej+ w postaci przyjęcia przez Sejm ustawy z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462). W ramach tego aktu prawnego ustawodawca wprowadził możliwość stosowania przepisów Rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym (tzw. specustawy kolejowej) do lokalizowania linii tramwajowych poza pasem drogowym. Wejście w życie ww. przepisów pozwala na skuteczne prowadzenie inwestycji tramwajowych bez konieczności budowy dodatkowych układów drogowych i przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. Dlatego też, mając na uwadze plany rozwoju sieci tramwajowej w Krakowie zwracam się z wnioskiem o zmianę zaproponowanego w projekcie ustawy UC40 brzmienia art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym - propozycja zawarta w zaprezentowanym do konsultacji społecznych projekcie ustawy niweluje pozytywne efekty wejścia w życie	Uwaga została uwzględniona.

			przepisów wdrażające otoczenie prawne programu Kolej+, bowiem usuwa możliwość odpowiedniego stosowania przepisów tzw. specustawy kolejowej do lokalizowania linii tramwajowych poza pasem drogowym. Usunięcie możliwości zastosowania ww. trybu znacznie utrudni prowadzenie procesów inwestycyjnych, w tym projektów posiadających dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Mając na uwadze powyższe, zwracam się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie zawartej w niniejszym piśmie uwagi.	
7.	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 17e ust. 1 i 2 ustawy o tk)	1. W art. 1 punkt 15, litera a ustawy zmieniającej powinien naszym zdaniem mieć następujące brzmienie: a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1. Warunkiem dopuszczenia przedsiębiorcy do korzystania z infrastruktury kolejowej jest posiadanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. 2. Z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przedsiębiorcy wykonujący wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz torach stacyjnych wyznaczonych przez zarządcę do obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. b-e.”, Uzasadnienie: Wyjątek w tym przepisie wymaga uzupełnienia o literę „b” (...art. 17d ust. 2 pkt 1 lit b-e.). To jest o linii funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei gdyż linie te posiadają najczęściej pierwszą stację wspólną z krajową siecią kolejową np. PKP PLK S.A. Nie możliwe jest, zatem eksploatowanie takiej linii bez możliwości wjazdu pociągów na stację kolejową wspólną z krajową siecią kolejową. W chwili obecnej wyjątek dotyczy tylko dróg kolejowych: c) eksploatowanych wyłącznie w celach wykonywania przewozów	Uwaga została uwzględniona.

			rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, d) stanowiących infrastrukturę prywatną, e) posiadających status bocznicy kolejowej; Skoro takiego zwolnienia dokonano dla tego typu przewoźników (uznając, że zasady bezpieczeństwa zostaną zachowane) zasadne jest umożliwienie także wjazdu na stację styczną także z linii funkcjonalnie oddzielonych wymienionych właśnie w literze „b”, przewoźnikom posiadającym świadectwo bezpieczeństwa bez konieczności uzyskiwania certyfikatu bezpieczeństwa a potrzebnego tylko na wjazd na tą stację styczną. W przeciwnym razie przepis zwalniający z posiadania certyfikatu bezpieczeństwa dla przewoźników wykonujących przewozy na liniach funkcjonalnie oddzielonych dla większości tych linii będzie martwy.	
8.	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	art. 1 pkt 14 (art. 17aa ustawy o tk)	W art. 1 punkt 14 ustawy zmieniającej powinien naszym zdaniem mieć następujące brzmienie: 14) po art. 17a dodaje się art. 17aa-17ac w brzmieniu: „Art. 17aa. Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym, którzy byli pasażerami pociągu uczestniczącego w wypadku a uruchomionego przez danego przewoźnika i ich rodzinom przez informowanie: 1) o procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego; 2) o możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt przewoźnika kolejowego.” Uzasadnienie: Art. 9, ust. 5 Dyrektywy Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. mówi w trzecim akapicie o zapewnieniu pomocy	Uwaga została uwzględniona. Projektowany przepis został zmodyfikowany.

			szczególnie w kontekście Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 z dnia 23 października 2007 r. Rozporządzenie to określa prawa i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Pozostawienie zapisu bez uzupełnienia spowoduje rozszerzenie uprawnień do tego typu pomocy na ofiary wypadów z poza systemu kolejowego czyli: kierowców samochodów którzy wymusili pierwszeństwo na przejeździe kolejowo-drogowym, osoby postronne nielegalnie przechodzące przez tory, samobójców itd. Ponadto w przypadku braku zapisów rozstrzygających, który z przewoźników odpowiada za którego pasażera może nastąpić paraliż tych działań w przypadku gdy w wypadku uczestniczyły pociągi dwóch różnych przewoźników.	
9.	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	art. 1 pkt 18 (art. 18bd ust. 2 ustawy o tk)	W art. 1 punkcie 18 ustawy zmieniającej w projektowanym Art. 18bd. Ust. 2 brakuje wyjaśnienia ram użytego tam określenia „znaczących zmian”. Uzasadnienie: Brak takiego jednoznacznego określenia lub odniesienia do przepisu w którym określone są ramy może w przyszłości prowadzić do nieporozumień na linii Obywatel - Urząd. Co miało miejsce już w przeszłości.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany. To czy zmiana jest znacząca będzie zależało od wyniku procesu oceny znaczenia zmiany.
10.	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	art. 1 pkt 52 (art. 28g ust. 1 ustawy o tk)	W art. 1 punkt 52 ustawy zmieniającej powinien naszym zdaniem mieć następujące brzmienie: „Art. 28g. 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także do przekazywania związanych z nimi wszelkich posiadanych informacji na żądanie tych organów.” Uzasadnienie: Istnieje konieczność doprecyzowania zakresu „wszelkich posiadanych informacji” lub wykreślenie tego zapisu z projektu. Po natychmiastowym	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowany przepis został doprecyzowany.

			zgłoszeniu, PKBWK oraz Prezes UTK mogą na podstawie innych przepisów żądać przekazania informacji niezbędnych dla rozpoznania danej sytuacji. Fizycznie niemożliwe jest przekazywanie stu procent dokumentacji stanowiącej przedmiot pracy komisji kolejowej powołanej przez przedsiębiorstwo kolejowe, z uwagi na fakt, że nierzadko bywają to setki i tysiące stron dokumentów.	
11.	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 2 lit. a (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o tk)	Z dniem wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462) stanowiącej otoczenie prawno-regulacyjne programu Kolej+ zostały wprowadzone odpowiednie zmiany przepisów dotyczące możliwości stosowania regulacji Rozdziału 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej: u.t.k.) do przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie linii tramwajowych zlokalizowanych poza pasem drogowym. Kluczową regulacją jest tu art. 3 ust. 1 pkt 1 u.t.k. wskazujący odpowiedni stosowanie Rozdziału 2b do inwestycji tramwajowych. W ramach przepisów szczegółowych określono również kompetencje organów administracji architektoniczno-budowlanej w ww. sprawach. Zmiany wprowadzone w ramach otoczenia regulacyjnego programu Kolej+ spotkały się z pozytywnym odbiorem podmiotów działających w sektorze komunikacji miejskiej. Zgodnie z udostępnionym projektem ustawy UC40 proponuje się nowelizację art. 3 ust. 1 pkt 1, w wyniku której usuwana jest możliwość stosowania przepisów Rozdziału 2b przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym. W związku z powyższym niezbędna jest korekta brzmienia ww. przepisu w sposób zgodny z celem projektu UC40, przy jednoczesnym zachowaniu efektów wdrożenia otoczenia regulacyjnego programu Kolej+ w zakresie usprawnień przy budowie linii tramwajowych.	Uwaga została uwzględniona.
12.	Arriva RP Sp. z o.o.	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy)	W art. 1 ustawy zmieniającej brakuje uzupełnienia art. 4 ustawy zmienianej o definicję „obszaru działalności”. która w dyrektywie	Uwaga została uwzględniona.

		o tk)	występuje. Uzasadnienie: Określenie „obszar działalności” występuje w ustawie i w samym certyfikacie bezpieczeństwa a jego definicja znajduje się w Dyrektywie UE zatem wskazane jest umieszczenie tej definicji także w ustawie.	Definicja została dodana.
13.	Arriva RP Sp. z o.o.	art. 1 pkt 14 (art. 17aa ustawy o tk)	2. W art. 1 punkt 14 ustawy zmieniającej powinien naszym zdaniem mieć następujące brzmienie: 14) po art. 17a dodaje się art. 17aa-17ac w brzmieniu: „Art. 17aa. Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym, którzy byli pasażerami pociągu uczestniczącego w wypadku a uruchomionego przez danego przewoźnika i ich rodzinom przez informowanie: 1) o procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego; 2) o możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt przewoźnika kolejowego. Uzasadnienie: Art. 9, ust. 5 Dyrektywy Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. mówi w trzecim akapicie o zapewnieniu pomocy szczególnie w kontekście Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 z dnia 23 października 2007 r. Rozporządzenie to określa prawa i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Pozostawienie zapisu bez uzupełnienia spowoduje rozszerzenie uprawnień do tego typu pomocy na ofiary wypadków z poza systemu kolejowego czyli: kierowców samochodów którzy wymusili pierwszeństwo na przejeździe kolejowo-drogowym, osoby postronne nielegalnie przechodzące przez tory, samobójców itd. Ponadto w przypadku braku zapisów rozstrzygających, który z	Uwaga została uwzględniona. Projektowany przepis został zmodyfikowany.

			przewoźników odpowiada za którego pasażera może nastąpić paraliż tych działań w przypadku gdy w wypadku uczestniczyły pociągi dwóch różnych przewoźników.	
14.	Arriva RP Sp. z o.o.	art. 1 pkt 18 (art. 18bd ust. 2 ustawy o tk)	W art. 1 punkcie 18 ustawy zmieniającej w projektowanym Art. 18bd. Ust. 2 brakuje wyjaśnienia ram użytego tam określenia „znaczących zmian”. Uzasadnienie: Brak takiego jednoznacznego określenia lub odniesienia do przepisu w którym określone są ramy może w przyszłości prowadzić do nieporozumień na linii Obywatel - Urząd. Co miało miejsce już w przeszłości.	Uwaga została uwzględniona. Projektowany przepis został doprecyzowany. To czy zmiana jest znacząca będzie zależało od wyniku procesu oceny znaczenia zmiany
15.	Arriva RP Sp. z o.o.	art. 1 pkt 52 (art. 28g ust. 1 ustawy o tk)	W art. 1 punkt 52 ustawy zmieniającej powinien naszym zdaniem mieć następujące brzmienie: „Art. 28g. 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także do przekazywania związanych z nimi wszelkich posiadanych informacji na żądanie tych organów. Uzasadnienie: Istnieje konieczność doprecyzowania zakresu „wszelkich posiadanych informacji” lub wykreślenie tego zapisu z projektu. Po natychmiastowym zgłoszeniu, PKBWK oraz Prezes UTK mogą na podstawie innych przepisów żądać przekazania informacji niezbędnych dla rozpoznania danej sytuacji. Fizycznie niemożliwe jest przekazywanie stu procent dokumentacji stanowiącej przedmiot pracy komisji kolejowej powołanej przez przedsiębiorstwo kolejowe, z uwagi na fakt, że nierzadko bywają to setki i tysiące stron dokumentów.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowany przepis został doprecyzowany.
16.	Arriva RP Sp. z	Art. 10	W Art. 10 ustawy zmieniającej naszym zdaniem powinien być użyty rok	Uwaga została

	o.o.		2020 a nie 2019 (lub całkowicie usunięty). Uzasadnienie: Raporty przewoźników w sprawie bezpieczeństwa za 2019 r. zostały już złożone więc zapis bez zmiany roku będzie martwy.	uwzględniona. Poprawiono na rok 2020.
17.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1, pkt 21 lit c (art. 3 ust. 6 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: 6. Przepisów rozdziałów 2b, 4a, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a-18d i art. 23-23b, art. 23ca-23e, 23fa i art. 23h-23k, z wyjątkiem art. 25g, nie stosuje się do bocznic kolejowych oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy. Uzasadnienie: Prawidłowe wyliczenie od art. 18a do art. 18d.	Uwaga została uwzględniona (z modyfikacją)
18.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 3 lit. 1 (art. 4 pkt 39 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: System zarządzania bezpieczeństwem - organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem. Uzasadnienie: Propozycja zapisu jest zgodna z art. 3 pkt 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. Definicja systemu zarządzania bezpieczeństwem ujęta w projekcie ustawy zmieniającej ustawę o transporcie kolejowym jest niepełna i nie zawiera określenia celu w jakim tworzony jest system zarządzania bezpieczeństwem.	Uwaga została uwzględniona.
19.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 5 lit. a tiret szóste (art. 13 ust. 1a pkt 7a - powiązane z	Propozycja zapisu: Zmiany usunąć. Uzasadnienie:	Uwaga została uwzględniona.

		art. 1 pkt 59 lit. m ustawy o tk)	Proponowana zmiana jest niezgodna z prawem europejskim. W „Wezwaniu do usunięcia uchybienia - uchybienie nr 2013/2269” skierowanym przez Komisję Europejską do rządu RP na str. 5 w pkt 5 lit. b) podniesiono, że zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE (obecnie art. 22 ust. 1 dyrektywy nr 2016/798/WE, która zastąpiła dyrektywę nr 2004/49/WE) „ostatecznym celem organu dochodzeniowego (a więc Komisji) jest przeprowadzanie dochodzeń, a nie nadzór”. Na podstawie tego uchybienia, nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe został w 2015 r. delegowany do Prezesa UTK na podstawie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z 25 września 2015 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1741). Proponowana zmiana tj. odebranie Prezesowi UTK nadzoru nad komisjami kolejowymi i przekazanie go do Komisji, spowoduje powrót do stanu niezgodności z europejskimi przepisami. Ponieważ już w przeszłości uznano, że zakres zadań PKBWK powinien być zgodny z zakresem określonym w Dyrektywie, a zarówno „stara” jak i „nowa” Dyrektywa nie przewiduje takiego zakresu, należy unikać ponownego konfliktu z prawodawstwem europejskim, a nadzór może być sprawowany również w obecnym porządku prawnym. Oczywiście PKBWK może przejąć każde postępowanie, ale wtedy jest ono prowadzone na podstawie zapisów przewidzianych dla organu dochodzeniowego, a nie dla komisji kolejowej. Dodatkowo takie powiązanie przez nadzór mogło by świadczyć o osłabieniu niezależności organu dochodzeniowego, ponieważ byłby on w różnym stopniu zaangażowany w wewnętrzne procesy podmiotów kolejowych. Nadzór nad postępowaniami komisji kolejowych prowadzony jest obecnie dwojako - wewnętrznie, w ramach nadzoru nad SMS i MMS oraz CSM dot. monitorowania oraz zewnętrznie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach prowadzonych kontroli i nadzoru nad bezpieczeństwem rynku kolejowego, czyli zadań Krajowej Władzy Bezpieczeństwa. Obie te formy nadzoru są sprecyzowane i określone w ramach odpowiednich rozporządzeń KE i wewnętrznych regulacji.	

			Dodanie trzeciego Organu, bez formułowania zasad tego nadzoru zaburzy jego porządek i wprowadzi chaos do wewnętrznej organizacji systemów zarządzania bezpieczeństwem. Może to doprowadzić do sytuacji gdzie wewnętrzny proces „badania zdarzeń kolejowych” opisany w kryterium Q załącznika III do Rozporządzenia KE 1158/2010, czy punkcie 7.1.2 nowego CSM - SMS (rozporządzenie KE 762/2018), który jest powiązany z innymi procesami w SMS (np. szkolenie pracowników, zapewnienie odpowiednich kompetencji, audyt, przegląd zarządzania, czy ciągłe doskonalenie) będzie nadzorowany przez samą organizację, Prezesa UTK jako jednostkę certyfikującą SMS lub MMS oraz dodatkowo przez PKBWK na mocy jednego ustępu zawartego w ustawie. Dodatkowo takie wymaganie może stanowić problem dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM), zwłaszcza że europejskie wymagania nie przewidują innego zaangażowania organów dochodzeniowych niż samo badanie zdarzeń, a podmioty te często są certyfikowane przez akredytowane jednostki certyfikujące, które nie są zobowiązane do potwierdzania zgodnie z przepisami UTK, a odnoszą się do zapisów rozporządzenia KE 779/2019 obejmującego kryteria dla MMS.	
20.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 59 lit. b (art. 28m ust. 5 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: Prezes UTK, w sytuacji braku porozumienia pomiędzy członkami komisji kolejowych, może przekazać kwestię sporną przewodniczącemu Komisji do ostatecznego rozstrzygnięcia. Uzasadnienie: Zgodnie z uzasadnieniem do projektu zmian do ustawy o transporcie kolejowym w nowym ust. 5 wprowadza się nadzór przewodniczącego Komisji nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, ponieważ w niektórych przypadkach komisje kolejowe (składające się z przedstawicieli przewoźników i zarządców infrastruktury) nie są w stanie dojść do porozumienia co do ostatecznego raportu komisji kolejowej. W takich przypadkach przewodniczący Komisji podejmie nadzór nad takimi	Uwaga nie została uwzględniona. Uzasadnienie takie same jak wyżej (do uwagi nr 19)

			postępowaniami i ostatecznie rozstrzygnie kwestie sporne. Mając powyższe na uwadze zapis zaproponowany w ust. 5 nie oddaje zamiaru przedstawionego w uzasadnieniu do projektu, W projekcie ustawy nie określono trybu postępowania w sytuacjach spornych podczas prac komisji kolejowych, w związku z powyższym zasadnym jest wprowadzenie bardziej szczegółowych przepisów w tym zakresie.	
21.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 10 (art. 15ab ustawy o tk)	Propozycja zapisu: Art. 15 ab ust. 1 pkt 2 2) wydawania, odnawiania, zmiany i unieważniania zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu; Uzasadnienie: Prawidłowa odmiana w wyliczeniu.	Uwaga została uwzględniona.
22.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 12 lit. c (art. 17 ust. 1e ustawy o tk)	Zapis wydaje się bezzasadny w codziennych operacjach „na gruncie” - stwierdzenie „przekazywanie wagonów między przewoźnikami kolejowymi” sugeruje, że każdorazowo przyjmując wagon do przewozu przewoźnik będzie musiał oczekiwać od przekazującego złożonych informacji o stanie i historii wagonu, co nie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa na kolei, a może znacznie wydłużyć czas realizacji przewozu. Jeżeli przewoźnik otrzymuje dokumenty to domyślnie powinien sprawdzić czy są kompletne, ponieważ w przeciwnym razie może zostać uznane, że nie dochowuje należytej staranności zgodnie z obowiązującym prawem. W efekcie przewóz towarów koleją może stracić na konkurencyjności, ponieważ znacznie wydłuży faktyczny czas operacji kolejowych. Ponadto za stan techniczny wagonów przyjętych do przewozu odpowiada rewident taboru, który jest odpowiedzialny za rzetelne zweryfikowanie składu pod kątem technicznym, w celu bezpiecznego jego transportu. Przedmiotowy zapis jest zasadny w przypadku przyjmowania przez	Uwaga nie została uwzględniona ze względu na to, że projektowany przepis stanowi implementację wymogu dyrektywowego – art. 4 ust. 6 dyrektywy 2016/798. W projektowanym przepisie określenie „przekazywania” zmieniono na „wymiany”.

			przewoźnika wagonu w dzierżawę/leasing lub innej formy, która umożliwia swobodne dysponowanie tym środkiem. Jednakże w takim przypadku treść artykułu powinna zostać zmodyfikowana i powinna jasno definiować sytuacje, kiedy tak szeroki katalog dokumentów do wagonu jest wymagany.	
23.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 3 pkt 9 ustawy o tk)	Należy wskazać, że ww. obowiązek przyjęcia planów działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej obecnie jest wykonywany (na podstawie obowiązujących przepisów). W wielu przypadkach organy publiczne nie chciały uzgadniać przygotowanych planów postępowania, pomimo istnienia takiej podstawy prawnej. Wskazanie w Ustawie o transporcie kolejowym, że plany postępowania w sytuacji awaryjnej są elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem, bez określenia z którymi urzędami należy takie plany uzgodnić, może być zbyt ogólną podstawą prawną do wskazania danemu urzędowi, że taki plan powinien być z nim uzgodniony.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany w zakresie uzgadniania z Prezesem UTK.
24.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 13 (art. 17a ust.4 ustawy o tk)	Dodany przepis wskazuje, że zarządcy i przewoźnicy kolejowi nie rzadziej niż raz na trzy miesiące udostępniają osobom zatrudnionym w danym przedsiębiorstwie wykazy przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem. Obowiązek prowadzenia dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem i częstotliwość informowania o wprowadzonych zmianach powinien być ustalany indywidualnie przez każde przedsiębiorstwo z uwzględnieniem jego wielkości, potencjału pracowniczego. Jednocześnie należy wskazać, że wdrażany przepis Dyrektywy 798/2019 nie nakazuje ustalenia ad hoc okresu częstotliwości przekazywanej informacji - a wręcz odwrotnie- interpretacja tego przepisu, może wskazywać na dowolność ustalania tego terminu, właśnie ze względu na wielkość przedsiębiorstwa. Propozycja zmienionego zapisu: Zarządcy i przewoźnicy kolejowi w wewnętrznych systemach zarządzania bezpieczeństwem określą czas, a także formę przekazywania osobom	Uwaga została uwzględniona.

			zatrudnionym w organizacji wykaz przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem zgodnie z (...)	
25.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 16 lit c (art 18a ust. 5 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o których mowa w ust. 4. Uzasadnienie: Zgodnie z art. 12 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei „Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest ważna pięć lat i może być odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury. Jest 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”. Analiza tego przepisu wskazuje, że wymóg zmiany autoryzacji bezpieczeństwa w przypadku konieczności dokonania zmian w jej treści nie został przewidziany przepisami tej dyrektywy, a zatem można przyjąć że jest nadmierny. W przeszłości miały miejsce sytuacje, kiedy np. zmiana nazwy spółki (a więc zmiana w treści), niewpływająca na bezpieczeństwo transportu, interpretowana była jako przesłanka aktualizacji dokumentów, co jest niepotrzebnym obciążeniem administracyjnym i bezzasadnym kosztem. W naszej ocenie zmiana nazwy, siedziby, czy jakakolwiek inna niemająca żadnego wpływu na bezpieczeństwo nie powinna generować kosztów i konieczności aktualizacji dokumentów, które i tak są wydawane na krótki czas (tu 5 lat).	Uwaga została uwzględniona.
26.	Izba Gospodarcza	Art. 1 pkt 22 (art. 19 ust. 4)	Istotne jest, aby wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenia były spójne w odniesieniu do wszystkich procedur i dokumentów. W	Uwaga do uwzględnienia w

	Transportu Lądowego	ustawy o tk)	szczegółności należy zwrócić uwagę na jednolitość podejścia np. do obowiązku informowania o kompletności dokumentów, używania środków komunikacji elektronicznej i aplikacji on-line, czy wykorzystywania kopii dokumentów.	projektach aktów wykonawczych.
27.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 36 (art. 24 ust. 1 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: Warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego jest wystawienie przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779. Uzasadnienie: Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011, dopuszczenie do użytkowania oznacza uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem. Natomiast przywrócenie do eksploatacji oznacza zaświadczenie przekazane użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub dysponentowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a pojazd, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania. Mając powyższe definicje na uwadze, pojazd może być użytkowany na podstawie wydanego przez ECM przywrócenia do eksploatacji. Przywrócenie do eksploatacji jest wydawane na podstawie dopuszczenia	Uwaga została uwzględniona.

			do użytkowania, zaś pojazd nie powinien być użytkowany posiadając jedynie dopuszczenie do użytkowania.	
28.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 1 pkt 52 (art. 28g ustawy o tk)	Zapisy ustawy w takim kształcie mogą uderzyć w niezależność i skuteczność prac komisji kolejowych powoływanych do badania przyczyn i skutków zdarzeń. O ile przy zgłaszaniu wypadku kolejowego zasadnym wydaje się, aby zgłaszający przekazał wszystkie posiadane dotychczas informacje w sprawie zdarzenia do Komisji i Prezesa UTK, to doprecyzowania wymaga kwestia, kto powinien przekazywać dalsze informacje (zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznicy, ECM, czy przewodniczący komisji kolejowej), aby nie powstawały spory na tym tle. Jeszcze istotniejszy jest moment przekazywania informacji. Obecny zapis „niezwłocznie” jest nieostry i może np. spowodować np. przekazywanie danych i informacji przed ich przeanalizowaniem przez komisję kolejową, a to może powodować powstanie wielu interpretacji w poszczególnych podmiotach. Zasadnym wydaje się zobowiązanie komisji kolejowych do przekazywania Komisji i Prezesowi UTK wszelkich informacji tj. notatki/sprawozdania z posiedzenia wraz z materiałem zebrany w trakcie postępowania, niezwłocznie po posiedzeniu komisji i podpisaniu notatki/sprawozdania przez wszystkich członków komisji kolejowej wraz z ewentualnymi zastrzeżeniami wniesionymi przez poszczególnych członków.	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowany przepis 28g stanowi implementację art. 22 ust. 3 dyrektywy 2016/797 i dotyczy PKBWK, a nie komisji kolejowych.
29.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 281 ust. 8b	Propozycja zapisu: Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji oraz na ich podstawie wydać własne zalecenia 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. Uzasadnienie:	Uwaga nie została uwzględniona. Przedmiotowa propozycja stanowi nadregulację.

			Obecnie Prezes UTK na podstawie wydawanych przez Komisję zaleceń formułuje własne zalecenia i przekazuje je do podmiotów rynku kolejowego do realizacji razem z zaleceniami Komisji. Zgodnie z dotychczasowymi przepisami, Prezes UTK nie ma delegacji ustawowej do przekazywania własnych zaleceń na podstawie zaleceń Komisji. Mając powyższe na uwadze, kwestia wydawania zaleceń przez Prezesa UTK wymaga uregulowania w zmienianej ustawie.	
30.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 281 ust. 10	Propozycja zapisu: Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają, w terminie do dnia 1 kwietnia Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń. Uzasadnienie: Obecnie obowiązująca ustawa określa, że podmioty powinny przekazywać informację o realizacji zaleceń zarówno do Komisji oraz Prezesa UTK, jednak aktualnie to Prezes UTK zbiera, analizuje i ocenia otrzymane z rynku informacje, a następnie po dokonanej analizie przekazuje je do Komisji. Przekazywanie informacji przez podmioty runku kolejowego zarówno do Prezesa UTK, jak i Komisji jest bezzasadne i powoduje dodatkowe obciążenia administracyjne. Informacje o realizacji zaleceń powinny być przedkładane jedynie do Prezesa UTK, który następnie przekazuje przeanalizowane dane do Komisji.	Uwaga nie została uwzględniona. Przedmiotowa propozycja stanowi nadregulację.
31.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Art. 4 ust. 2	Propozycja zapisu: Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa.	Uwaga została uwzględniona.

		Uzasadnienie: Wprowadzanie ograniczenia terminu ważności wydanych dotychczas certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa stoi w sprzeczności z zapisami rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010. Mając na uwadze ww. rozporządzenie, jeśli chodzi o certyfikaty bezpieczeństwa, z art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać zmiany certyfikatów bezpieczeństwa w następstwie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz ww. rozporządzenia nie są znaczne, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 powinno mieć zastosowanie do certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylecia rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru. Ponadto zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 istniejące certyfikaty bezpieczeństwa w dalszym ciągu podlegają przepisom dyrektywy 2004/49/WE, która stanowiła podstawę dla rozporządzenia (UE) nr 1158/2010. Ponadto artykuł 5 przedmiotowego Rozporządzenia stanowi, że ROZPORZĄDZENIA (UE) nr 1158/2010 I (UE) 1169/2010 tracą moc z dniem 16 czerwca 2025 r., w związku z czym zasadnym wydaje się aby również w krajowych przepisach dać przedsiębiorstwom z branży kolejowej możliwość działania w oparciu o Rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 i (UE) 1169/2010 do czasu wskazanego przez Unię Europejską	

			lub do czasu wygaśnięcia przedmiotowych dokumentów (świadectw / autoryzacji), w zależności co nastąpi pierwsze. Wprowadzenie zapisu ust. 2 w proponowanym kształcie jest niekorzystne dla polskiej branży kolejowej, ponieważ część przewoźników towarowych będzie zobowiązana przeprowadzić na nowo proces certyfikacji we wszystkich krajach po których mogą się poruszać po upływie 2,5 - 3 lat, co ma przełożenie na zaangażowanie dodatkowych środków zarówno finansowych jak i ludzkich, pomimo braku takiego wymogu przez przepisy unijne.	
32.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Całość projektu	Ogólne uwagi do projektu: W różnych miejscach w projekcie używane jest słowne określenie lat na jakie wydaje się dokumenty tj. „5 lat” lub „pięć lat” (np. art. 18bc ust. 3 i art. 23j ust. 13) - należy tę kwestię ujednolicić w całej ustawie. W projekcie ustawy wymiennie używana jest liczba pojedyncza i mnoga w odniesieniu do pojęcia ryzyka, co powinno zostać ujednolicone.	Uwaga została uwzględniona.
33.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Całość projektu	Ze względu na bardzo głęboki charakter zmian wprowadzanych w obowiązujących przepisach konieczna jest szczegółowa analiza spójności prawa po wdrożeniu zapisów ustawy. Zmiany np. w zakresie obowiązków, wymogów i uprawnień w zakresie autoryzacji, certyfikatów, czy świadectw bezpieczeństwa należy przeanalizować również w kontekście rozwiązań ustawowych dotyczących personelu kolejowego, itd. W szczególności istotna jest dla branży informacja na temat planów i harmonogramu dostosowywania lub wydawania nowych aktów wykonawczych, które mają zasadniczy wpływ na praktyczne stosowanie przepisów ustawy.	Projekty aktów wykonawczych będą również przedmiotem konsultacji publicznych.
34.	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Całość projektu	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego pragnie jednocześnie zwrócić uwagę na dwa istotne zagadnienia, wiążące się ze zmianami w Ustawie, ale pozostające poza zakresem bieżącego przedłożenia. Po pierwsze konieczne jest dokonanie zmian w sposobie implementacji części rynkowej IV	Uwaga wykracza poza zakres filara technicznego IV pakietu kolejowego i

			Pakietu Kolejowego w zakresie unbundlingu w odniesieniu do zarządców infrastruktury uznanej za niestrategiczną. Kwestia ta została już zasygnalizowana podczas ostatniej wideokonferencji Ministerstwa Infrastruktury z organizacjami branżowymi i będzie przedmiotem odrębnej dyskusji i wystąpień. Ponadto zwracamy uwagę na kwestię prawidłowej implementacji oraz praktycznego stosowania decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/2075 z dnia 4 września 2017 roku zastępującej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Załącznik VII określa harmonogram procesu alokacji i w sposób szczególny precyzuje obowiązki zarządców infrastruktury w zakresie publikacji, koordynacji i konsultacji tymczasowych ograniczeń przepustowości w związku z utrzymaniem i inwestycjami na infrastrukturze kolejowej (TCR). Temat ten jest przedmiotem zainteresowania Komisji Europejskiej, a także gremiów europejskich takich jak SERAC, czy RU Dialogue. W tej sprawie IGTL sformułuje odrębne wystąpienie.	nie może być rozpatrzona w ramach przedmiotowego projektu ustawy.
35.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	OSR	Jak wskazuje się w pkt 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt, pierwszą grupą są Przewoźnicy kolejowi – a oddziaływanie bezpośrednie to: „- zmiana zasad certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Zamiast wnioskowania do Prezesa UTK o wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa przewoźnicy kolejowi będą wnioskowali do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Jedyna możliwość wystąpienia z wnioskiem o jednolity certyfikat bezpieczeństwa do Prezesa UTK będzie w przypadku, gdy obszar działalności przewoźnika ograniczony jest wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, - zmiana zasad certyfikacji pojazdów kolejowych. Zamiast dotychczasowego wnioskowania do Prezesa UTK o dopuszczenie pojazdu kolejowego do eksploatacji, przewoźnicy będą wnioskowali do Agencji	Komentarz dotyczy zawartości OSR – nie ma wpływu na zmiany przepisów w projekcie ustawy.

			Kolejowej Unii Europejskiej o wydanie zezwolenia na wprowadzanie do obrotu pojazdu kolejowego poprzez tzw. punkt kompleksowej obsługi. Jedyna możliwość wystąpienia z wnioskiem o dopuszczenie do obrotu pojazdu kolejowego a do Prezesa UTK będzie w przypadku, gdy obszar użytkowania pojazdu ograniczony jest wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, - wprowadzenie obowiązku zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannych i ich rodzinom. Zgodnie z projektowaną zmianą, przewoźnik udziela poszkodowanym informacji w zakresie procedur dochodzenia roszczeń na mocy przepisów unijnych, przy jednoczesnym wsparciu psychologicznym, którego koszty ponosi przewoźnik kolejowy.” Odnosząc się do powyższego należy stwierdzić, że z uwagi na charakter prowadzonych przewozów, np. przewozy regionalne, część przewoźników będzie zmuszona, niejako „na wyrost”, pomimo tego, że nie prowadzi obecnie przewozów o charakterze transgranicznym, wnioskować o certyfikację do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, by nie ograniczać sobie ewentualnych możliwości rozwoju w zakresie takich połączeń kolejowych i wykorzystywania w nich posiadanego taboru.	
36.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	OSR	Jak wskazuje się w pkt 6. Wpływ na sektor finansów publicznych, w rubryce: Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń: „Wejście w życie projektowanej ustawy będzie miało pozytywne skutki dla budżetu państwa. W związku ze zmianą zadań Prezesa UTK, będzie on pobierał opłaty za wykonywanie czynności, które przewiduje się w związku z implementacją dyrektyw 2016/797 i 2016/798. Ponadto Prezes UTK będzie pobierał opłaty za wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu	Komentarz dotyczy zawartości OSR – nie ma wpływu na zmiany przepisów w projekcie ustawy.

			kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania. Kolejna istotna grupa opłat dotyczy wydawania przez Prezesa UTK zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie - urządzenia przytorowe”, zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu i tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci.” W związku z tabelarycznym porównaniem maksymalnych opłat obecnie pobieranych przez Prezesa UTK z projektowanymi opłatami w niniejszej ustawie wskazano, że: „Zrezygnowano z podawania maksymalnej wysokości opłat w Euro (EUR) na rzecz Złotego (PLN) ze względu na chęć ułatwienia planowania przez podmioty rynku kolejowego wydatków na ponoszenie przedmiotowych opłat (wyeliminowanie ryzyka kursowego). Ponadto należy mieć na uwadze, że większość projektowanych maksymalnych wysokości opłat ustalonych w PLN jest niższa niż dotychczas obowiązujące maksymalne wysokości opłat w EUR, z wyjątkiem certyfikacji podsystemów i pojazdów kolejowych. W większości przypadków ponoszący przedmiotowe opłaty pozytywnie więc odczują obniżenie opłat”. Odnosząc się do powyższego fragmentu należy postawić pytanie, w kontekście deklarowanego na wstępie tego punktu OSR pozytywnego skutku dla budżetu państwa, z tytułu pobierania opłat, w jaki sposób zostanie on osiągnięty, skoro „w większości przypadków ponoszący przedmiotowe opłaty pozytywnie (...) odczują obniżenie opłat”. Wydaje się, że takie sformułowanie powinno oznaczać, że ponoszący opłaty zapłacą mniej, chyba, że zmiany prawa wywołają taki skutek, że wprowadzie niektóre opłaty będą niższe i płacący „odczują” ich obniżenie, ale ogółem, biorąc pod uwagę ich częstotliwość i ilość, będą one wyższe niż dotychczas, a zyskującym będzie budżet państwa.	

37.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	OSR	Jak wskazuje się w pkt. 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w rubryce: Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń: „Ze względu na nowe zadanie dla przewoźników kolejowych w zakresie obowiązku zapewnienia poszkodowanym pomocy psychologicznej po poważnym wypadku, przewoźnicy będą musieli zabezpieczyć odpowiednie środki na udzielanie tej pomocy w razie wystąpienia poważnego wypadku. Szacuje się, że ze względu na małą liczbę poważnych wypadków w ostatnich latach, przewoźnicy kolejowi będą łącznie przeznaczali nie więcej niż 0,5 mln zł rocznie na udzielanie pomocy psychologicznej. Przy szacowaniu wysokości tych wydatków wzięto pod uwagę liczbę poważnych wypadków w ostatnich 5 lat oraz liczbę ofiar śmiertelnych i liczbę rannych w tych wypadkach w ciągu ostatnich 5 lat, zakładając jednocześnie, że sytuacja w tym zakresie nie ulegnie istotnej zmianie (nie zakłada się istotnego wzrostu liczby poważnych wypadków w ciągu najbliższych 5 lat). Ponadto szacuje się, że przedsiębiorcy działający na rynku kolejowym (przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury kolejowej, dysponenti taboru, itp.) ponosić będą wydatki łącznie na poziomie ok. 3 mln zł z tytułu opłat pobieranych przez Prezesa UTK za określone czynności, wymienione szczegółowo w tabeli w pkt 6.” Odnosząc te stwierdzenia do sytuacji podmiotów objętych regulacją, w tym zwłaszcza przewoźników kolejowych, którzy będą rozważać złożenie wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przez Agencję Kolejową UE, należy wskazać, że powyższe wyliczenia nie wskazują szacowanej wysokości opłat pobieranych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, a tym samym z punktu widzenia całości kosztów regulacji nie określają realnego poziomu obciążeń związanych z proponowaną zmianą prawa. Natomiast w kontekście kosztów udzielenia pomocy psychologicznej OSR	Komentarz dotyczy zawartości OSR – nie ma wpływu na zmiany przepisów w projekcie ustawy.

			nie wskazuje kryteriów wyliczenia szacowanej wartości 0,5 mln rocznie, co w istotny sposób może utrudniać przewoźnikom zaplanowanie kosztów regulacji w tym zakresie, zwłaszcza, gdy dotychczas takie koszty występowały w działalności przewoźnika jedynie incydentalnie albo dotychczas ich nie ponosił.	
38.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	OSR	Jak wskazuje się w pkt. 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu, przez: zwiększenie liczby dokumentów, zwiększenie liczby procedur i wydłużenie czasu na załatwienie sprawy, dojdzie do wzrostu obciążeń regulacyjnych, przy czym wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. W Komentarzu wskazuje się wprost, że „Wejście w życie projektowanej ustawy będzie wiązało się ze zwiększeniem liczby procedur, a także przełoży się na wydłużenie czasu na załatwienie niektórych spraw. (...). Ponadto rozbudowane zostały procedury związane z systemem zarządzania bezpieczeństwem – będzie to dotyczyło zarówno przewoźników, jak i zarządców infrastruktury. (...)” Nowe rozwiązania przewidziane ww. dyrektywami przewidują elektronizację procedur uzyskiwania dokumentów przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, poprzez uruchomienie przez Agencję Kolejową UE kompleksowego punktu obsługi (1StopShop) w formie systemu teleinformatycznego, gdzie wnioski będą składane elektronicznie poprzez ten system. Niemniej jednak określone w implementowanych przedmiotowym projekcie ustawy dyrektywach terminy są dłuższe niż terminy wynikające z kpa, więc dla przewoźników i zarządców infrastruktury elektronizacja procedur nie przełoży się na	Komentarz dotyczy zawartości OSR – nie ma wpływu na zmiany przepisów w projekcie ustawy.

			oszczędność czasową w procedowaniu wniosków”. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabierają zatem kwestie przepisów intertemporalnych, regulujących procedowanie uzyskania np. jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Zwłaszcza wobec postanowień art. 3 ust. 1 Projektu UC40, zgodnie z którym „postępowania w sprawie wydania, przedłużenia i aktualizacji certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się. Takie rozwiązanie może być niezwykle dotkliwe w skutkach, w sytuacji gdy przewoźnik kolejowy wystąpił z wnioskiem do Prezesa UTK o przedłużenie certyfikatu bezpieczeństwa z uwagi na zbliżający się termin upływu jego ważności, postępowanie w tej sprawie toczyło się jeszcze w dniu wejścia w życie ustawy, a termin upływu ważności certyfikatu byłby w nieznacznym odstępie czasu od daty wejścia w życie ustawy. Zgodnie z proponowanym przepisem z powodu niezakończenia postępowania, prowadzonego na dotychczasowych zasadach, doszłoby do umorzenia postępowania, a przewoźnik kolejowy zostałby pozbawiony realnej możliwości uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, a tym samym wykonywania przewozów.	
39.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	art. 1 pkt 3 lit. l (art. 4 pkt 39 ustawy o tk)	wydaje się, że w definicji systemu zarządzania bezpieczeństwem, powinna pozostać forma: „organizację”	Uwaga została uwzględniona. Definicja została zmodyfikowana.
40.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	art. 1 pkt 3 lit. n (art. 4 pkt. 47 ustawy o tk)	pominięcie w propozycji nowej definicji incydentu kolejowego związku takiego zdarzenia z ruchem kolejowym sugeruje, że w ramach definicji mieszczą się również zdarzenia z tym ruchem nie związane - Spółka KM proponuje pozostawienie dotychczasowej definicji incydentu kolejowego	Uwaga została częściowo uwzględniona. Definicja została zmodyfikowana.
41.	„Koleje	art. 1 pkt 14	Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom	Uwaga nie została

	Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	(art. 17aa ustawy o tk)	ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym i ich rodzinom przez informowanie: - o procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego, - o możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt przewoźnika kolejowego. Kwestia odpowiedzialności przewoźnika za utratę zdrowia lub życia podróżnych jest określona w innych, obowiązujących, przepisach, tj. ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe oraz Rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. W ocenie Spółki „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. proponowany przepis jest zbyt ogólny i budzi wiele wątpliwości co do postępowania po zaistnieniu poważnego wypadku. Z punktu widzenia przewoźnika niezrozumiałym jest, aby wyłączną odpowiedzialnością za informowanie o procedurach dochodzenia roszczeń oraz możliwości skorzystania z pomocy psychologa obarczać przewoźnika kolejowego, w sytuacji, gdy do powstania poważnego wypadku przyczynić się mógł swoim działaniem lub zaniechaniem zarządca infrastruktury, podmiot trzeci (np. osoba dewastująca urządzenia infrastruktury kolejowej) lub nawet ofiara wypadku. Brak jest właściwego podziału obowiązków w sytuacji, gdy w poważnym wypadku brały udział pociągi różnych przewoźników - jaki będzie tryb postępowania w takiej sytuacji? Który z przewoźników będzie odpowiedzialny za ofiary i poszkodowanych, a także, do którego stopnia pokrewieństwa istniałby obowiązek przewidziany projektowanym przepisem?	uwzględniona. W ocenie MI postulowane kwestie nie stanowią materii ustawowej.
42.	„Koleje Mazowieckie –	art. 1 pkt 18 (Art. 18bd	Spółka KM proponuje pozostawienie aktualnego zapisu art. 18b ust. 5. Proponowany przepis nie określa, która zmiana jest znacząca, nie definiuje	Uwaga została uwzględniona w ten

	KM” sp. z o.o.	ust. 2 ustawy o tk)	znaczącej zmiany, nie odnosi się do procesu oceny znaczenia zmiany przedstawionego w przepisach europejskich, a także nie wskazuje, czy liczba zatrudnionych osób, będąca przedmiotem oceny znaczenia zmiany, powinna odnosić się do całej organizacji przedsiębiorstwa kolejowego, czy też do liczby danej grupy pracowników. Nie wskazano także, czy ocena znaczenia zmiany w odniesieniu do liczby pracowników powinna odnosić się do pracowników związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego czy do wszystkich pracowników organizacji.	sposób, że projektowany przepis został zmodyfikowany.
43.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	art. 1 pkt 31 (Art. 23fa ustęp 1 i 2 ustawy o tk)	W ocenie Spółki KM projektowany przepis oznacza zmniejszenie odpowiedzialności producentów pojazdów, jednostek notyfikowanych, podmiotów zamawiających pojazdy oraz w szczególności Agencji i Prezesa UTK za wprowadzanie do obrotu pojazdu kolejowego niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami, bowiem odpowiedzialność za wprowadzenie środków bezpieczeństwa i jakość (adekwatność) tych środków przenosi się wyłącznie na przewoźnika kolejowego. Dotyczy to także przypadków, w których przewoźnik nie może samodzielnie (z racji rodzaju prowadzonej działalności) wprowadzić środków bezpieczeństwa, leżących np. w kompetencjach producenta pojazdu. Co więcej wprowadzone przez przewoźnika środki bezpieczeństwa mogą być w każdej chwili podważone przez Prezesa UTK, który na podstawie ust. 5 analizowanego artykułu projektu ustawy może wprowadzić tymczasowe środki bezpieczeństwa, przy czym nie doprecyzowano, jakimi kryteriami Prezes UTK kieruje się przy ocenie środków bezpieczeństwa wprowadzonych przez przewoźnika kolejowego.	Uwaga nie została uwzględniona. Przyjęta konstrukcja przepisów wynika z wymogów art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/797.
44.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	art. 1 pkt 34 (art. 23i ust. 1 ustawy o tk)	Spółka KM proponuje następujące brzmienie: „w przypadku odnowienia lub modernizacji pojazdu kolejowego”, ze względu na brak definicji odnowy w obowiązujących przepisach	Uwaga została uwzględniona. Projektowany przepis został zmodyfikowany.
45.	„Koleje Mazowieckie –	art. 1 pkt 36 (art. 24 ust. 1	Spółka KM wnosi o określenie wzoru dopuszczenia do użytkowania lub przywrócenia do eksploatacji, analogicznie jak w przypadku świadectwa	Uwaga nie została uwzględniona

	KM” sp. z o.o.	ustawy o tk)	sprawności technicznej.	(nadregulacja).
46.	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.	art. 4 ust. 2	Proponowany przepis powoduje nierówne traktowanie podmiotów, tj. przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, w stosunku do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych, dla których dedykowany jest art. 6 <i>Projektu UC40</i> . Art. 6 ust. 2 wskazuje, iż podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) mogą prowadzić działalność na podstawie uzyskanych certyfikatów do końca terminu ważności tego certyfikatu	Uwaga została uwzględniona. Projektowany przepis przejściowy w art. 4 ust. 2 został zmodyfikowany.
47.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	Art. 1 pkt 8 (art. 14 ust. 2a ustawy o tk)	W związku z proponowanym dodaniem art. 14 ust. 2a doprecyzowania wymaga, co należy rozumieć pod pojęciem „istotne ryzyko dla bezpieczeństwa”. W związku z bardzo poważanymi konsekwencjami zastosowania przedmiotowego rozwiązania przez Prezesa UTK, do minimum winna zostać ograniczona uznaniowość i subiektywizm takiej oceny. Dodatkowo w ocenie spółki ustawa powinna regulować mechanizm odwołania się od przedmiotowej decyzji lub opisywać ścieżkę postępowania podmiotu kolejowego objętego działaniem tego mechanizmu. Analogiczna uwaga dotyczy nowo wprowadzanego mechanizmu „pisemnego ostrzeżenia”, o którym mowa w ust. 3a przedmiotowego artykułu.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
48.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	Art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 4 ustawy o tk)	Zdaniem spółki zapis ten wymaga doprecyzowania rozstrzygającego, czy informacja ta ma być przekazana wszystkim pracownikom zatrudnionym w przedsiębiorstwie, czy też np. pracownikom zatrudnionym na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzącym pojazdy kolejowe, czy też z kolei tylko pracownikom, których przedmiotowa ocena znaczenia zmiany dotyczy mając wpływ na ich warunki i bezpieczeństwo.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
49.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	Art. 1 pkt 13 (art. 17aa ustawy o tk)	zapis powinien zostać uzupełniony o inne podmioty kolejowe, w szczególności zarządców infrastruktury, ponieważ poważny wypadek nie dotyczy wyłącznie pasażerów pociągu, ale również innych użytkowników systemu transportowego np. kierowców na przejazdach kolejowo-	Uwaga nie została uwzględniona ze względu na wymogi dyrektywowe, niemniej

			drogowych. W przypadku zaistnienia przyczyn takiego zdarzenia po stronie zarządcy infrastruktury pomocy psychologicznej rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym i ich rodzinom powinien udzielić zarządca infrastruktury. W takich przypadkach poszkodowani mogą dochodzić swoich roszczeń wobec zarządcy infrastruktury. Ponadto w ocenie spółki zapis odnoszący się do przewoźnika kolejowego powinien zostać doprecyzowany, wskazując wyraźnie, że przedmiotowa pomoc powinna być udzielana w przypadku zdarzeń, za których zaistnienie jest on odpowiedzialny.	jednak przepis został zmodyfikowany.
50.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	Art. 1 pkt 18 (art. 18bd ust. 2 ustawy o tk)	wymagane jest doprecyzowania w zakresie kryteriów określających zmianę jako znaczącą. Czy podczas oceny znaczenia zmiany należy się kierować definicją zmiany znaczącej zgodnie z kryteriami przyjętymi w art. 4 Rozporządzenia nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009, czy też innymi kryteriami? Czy wnioskodawca (wprowadzający zmianę) będzie podmiotem podejmującym decyzję na temat jej znaczenia?	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany. To czy zmiana jest znacząca będzie zależało od wyniku procesu oceny znaczenia zmiany
51.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	Art. 1 pkt 35 (art. 23k ustawy o tk)	doprecyzowania wymaga opis sposobu przeprowadzania przedmiotowego procesu sprawdzenia. W projekcie ustawy nie ma bowiem informacji określającej, w jaki sposób odbywać ma się ten proces, co powinno być jego efektem i czy wymaga on angażowania jednostek zewnętrznych, wystawiania określonych rodzajów dokumentów itp.	Uwaga nie została uwzględniona. W ocenie MI postulowane kwestie nie są materią ustawową.
52.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	Art. 1 pkt 52 (art. 28g. ust. 1 ustawy o tk)	doprecyzowania wymaga sformułowanie dotyczące „wszelkich posiadanych informacji”. Czy wystarczą informacje, w zakresie miejsca, czasu, opisu i skutków zgodnie z § 3 pkt 3 ppkt 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r., w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 369), czy też informacje, które będą zawarte w pisemnym zawiadomieniu o wypadku/incydencie zgodnie §7.1 ww. Rozporządzenia?	Uwaga została uwzględniona (doprecyzowano przepis).

53.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 3 lit. n (art. 4 pkt 47 ustawy o tk)	Pozostawić definicję incydentu w niezmienionym zakresie. Nowa definicja incydentu sugeruje, iż mogą istnieć zdarzenia kolejowe nie mające wpływu na bezpieczeństwo bez bliższego doprecyzowania. Utrwała to w praktyce funkcjonowanie wydarzeń kategorii „D” zdefiniowanych nieprecyzyjnie w instrukcji PKP PLK S.A. Ir-8. Koleje Wielkopolskie w raportach rocznych w sprawie bezpieczeństwa wielokrotnie wskazywały, iż zdarza się, iż kwalifikowanie zdarzeń do kategorii „D” bywa nadużywane, przez co niektóre zdarzenia kolejowe nie są należycie badane. W instrukcji Ir-8 opis niektórych kategorii sytuacji potencjalnie niebezpiecznych jest łudząco podobny do opisów incydentów kolejowych; nieprecyzyjna definicja oraz brak kryteriów określających zasady kwalifikowania zdarzeń do kategorii „D” sprzyjają „zaniżaniu” rangi zaistniałych wydarzeń i kwalifikowania ich do kategorii „D” czyli wydarzeń najmniej istotnych. Zastrzeżenia, składane przez przedstawicieli naszej Spółki wyznaczonych do prac w komisjach kolejowych, do nadanych kategorii zdarzeń często nie były uwzględniane przez pracowników zarządcy infrastruktury pełniących funkcję przewodniczących komisji kolejowych	Uwaga została częściowo uwzględniona. Definicja została zmodyfikowana.
54.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 8 lit. b (art. 14 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy o tk)	W art. 4 dodać definicję „istotnego ryzyka”. Brak zdefiniowania pojęcia istotnego ryzyka może powodować wątpliwości odnośnie kryteriów, których zastosowanie doprowadziło do uznania, iż istnieje istotne ryzyko dalszej eksploatacji pojazdu kolejowego	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
55.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 8 lit. c (art. 14 ust. 2 ustawy o tk)	W art. 4 dodać definicję „istotnego ryzyka”. Brak zdefiniowania pojęcia istotnego ryzyka może powodować wątpliwości odnośnie kryteriów, których zastosowanie doprowadziło do uznania, iż istnieje istotne ryzyko dalszej działalności przewoźnika kolejowego.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
56.	Koleje Wielkopolskie	art. 1 pkt 8 lit. e (art. 14 ust. 3a i 3b)	Uchylić w całości, łącznie z dalszym ustępem 3b. Zwracamy uwagę, iż tryb pisemnego ostrzeżenia nie występuje w przepisach postępowania administracyjnego. Z tego względu nie jest znany charakter takiego	Uwaga nie została uwzględniona. Przedmiotowe przepisy

	Sp. z o.o.	ustawy o tk)	pisemnego ostrzeżenia, nie jest wiadome, czy istnieje od niego tryb odwoławczy oraz do jakich instytucji, jakie czynności podejmowane przez Prezesa UTK poprzedzają ewentualne wystosowanie pisemnego ostrzeżenia.	wynikają z konieczności implementacji wymogów dyrektywowych.
57.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 12 lit. b (art. 17 ust. 1ba ustawy o tk)	Propozycja zapisu: Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa w systemie kolejowym dążąc do jego utrzymania, a w miarę możliwości – do stałej poprawy (...) Wykreślić fragment „współpracujące z nimi i” lub uchylić w całości podpunkt 6 Uzasadnienie: Pkt. 5 preambuły dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wskazuje, iż „Poziom bezpieczeństwa w systemie kolei Unii jest ogólnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z transportem drogowym. Poziom bezpieczeństwa kolei należy generalnie utrzymywać, a w miarę praktycznych możliwości – ciągle podnosić, z uwzględnieniem postępu technicznego i naukowego oraz rozwoju prawa Unii i prawa międzynarodowego”. Utrzymanie zdania pierwszego projektowanego ustępu 1ba w wersji proponowanej wykracza, naszym zdaniem, poza treść dyrektywy. Zwracamy uwagę, iż jako podmiot gospodarczy mamy możliwość umownego zobowiązania wyłącznie od podmiotów, z którymi posiadamy stosunek prawny. Dotyczy to więc wyłącznie dostawców Spółki. Postawienie obowiązku przewoźnikowi kolejowemu, aby w sposób umowny zapewniał, aby podwykonawcy dostawców (z którymi nie ma stosunku prawnego) realizowali wymagania określone w przepisie w praktyce będzie niemożliwe do zrealizowania.	Uwaga została uwzględniona. Przedmiotowy przepis został zmodyfikowany.

		Sugerowane uchylenie w całości podpunktu 6 ma związek z projektowanym ustępem 1bb, nakłada określone wymagania na podmioty w nim określone, do których odnosi się projektowany ustęp 1ba. W związku z czym nakładanie obowiązku m.in. na przewoźników kolejowych, aby w sposób umowny zapewniali realizację obowiązków przez podmioty wskazane w ust. 1bb oraz podmioty z nimi współpracujące jest zbędne. Jednocześnie omawiany projekt ustawy nie daje narzędzi Prezesowi UTK do nadzoru czy podmioty wymienione projektowanym ustępie 1bb realizują obowiązki wymienione w tym ustępie, co stwarza zagrożenie, iż w praktyce odpowiedzialność za realizację tych obowiązków spadnie na przewoźników kolejowych, którzy będą podlegali kontrolom i audytom realizowanym przez Prezesa UTK. Obowiązująca obecnie dyrektywa 2004/49/WE w art. 4, ust. 3 i 4 wskazuje, iż bez uszczerbku dla odpowiedzialności cywilnej, zgodnej z prawnymi wymogami Państw Członkowskich, każdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za swoją część systemu i za swoje bezpieczne funkcjonowanie, włączając dostawę materiałów i kontraktowanie usług — wobec klientów, użytkowników i osób trzecich. Jednocześnie dyrektywa wskazuje, iż „Nie wyłącza to odpowiedzialności jakiegokolwiek producenta, podmiotu realizującego utrzymanie, właściciela wagonów, dostawcy materiałów, właściciela wagonów, dostawcy usług i jednostki zaopatrzenia, za zapewnienie, że dostarczany przez nich tabor kolejowy, instalacje, akcesoria i urządzenia są zgodnie z określonymi wymaganiami i warunkami użycia, i mogą być bezpiecznie dopuszczone do użytkowania przez przedsiębiorstwo kolejowe i/lub zarządcę infrastruktury”. W naszej ocenie projektowany przepis ust. 1ba, ppkt. 6 jest sprzeczny z założeniami ww. dyrektywy. Idea taka została przeniesiona do pkt. 8 preambuły dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei zastępującej dyrektywę 2004/49/WE, który	

			wskazuje, iż „Bez uszczerbku dla odpowiedzialności zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych za wypracowywanie i podnoszenie poziomu bezpieczeństwa kolei inne podmioty, takie jak podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, producenci, przewoźnicy, nadawcy, odbiorcy, napełniający, opróżniający, załadowcy, wyładowcy, dostawcy usług utrzymania, dysponenci, dostawcy usług i podmioty zamawiające, powinni ponosić odpowiedzialność za swoje produkty, usługi i procesy (...)”. Jednocześnie w pkt. 9 preambuły tej dyrektywy czytamy, iż „Każde przedsiębiorstwo kolejowe oraz każdy zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinien gwarantować, że jego wykonawcy i inne zaangażowane strony stosują środki kontroli ryzyka. W tym celu każde przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury i podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinny stosować metody monitorowania określone we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa („CSM”). Jego wykonawcy powinni stosować ten proces na mocy ustaleń umownych (...)”. Przytoczony fragment potwierdza, iż wymóg umownego zobowiązania do stosowania wspólnym metod bezpieczeństwa powinien dotyczyć jedynie podmiotów bezpośrednio związanych umową z zarządcą infrastruktury lub przewoźnikiem kolejowym. Ponadto wskazujemy, iż obowiązek umownych zapisów z kontrahentami Spółki o konieczności stosowania wspólnych wymogów bezpieczeństwa w zakresie monitorowania i egzekwowanie tych wymogów może przełożyć się na ograniczenie rynku dostawców w sektorze kolejowym, wzrost cen dostaw i usług, co w efekcie zmniejszy konkurencyjność kolei.	
58.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 14 (art. 17aa ustawy o tk)	Propozycja zmiany zapisu: Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym, będących pasażerami pociągu uczestniczącego w poważnym wypadku uruchomionego przez tego przewoźnika i ich rodzinom przez	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			informowanie (...) Uzasadnienie: Wskazujemy, iż kwestia odpowiedzialności przewoźnika na utratę zdrowia lub życia podróżnych jest wystarczająco określona w innych, obowiązujących, przepisach, tj. ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe oraz Rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Niezrozumiałe w naszej ocenie jest, aby całością odpowiedzialności za informowanie o procedurach dochodzenia roszczeń oraz możliwości skorzystania z pomocy psychologa (a więc i kosztów, których dodatkowo nie można precyzyjnie zaplanować) obarczać wyłącznie przewoźnika kolejowego, w sytuacji, gdy do powstania poważnego wypadku przyczynić się mógł swoim działaniem lub zaniechaniem zarządca infrastruktury, podmiot trzeci (np. osoba dewastująca urządzenia infrastruktury kolejowej) lub nawet ofiara wypadku. Niedookreślony jest podział obowiązków w sytuacji, gdy w poważnym wypadku brały udział pociągi różnych przewoźników (który z przewoźników za które ofiary lub których poszkodowanych odpowiada), a także do którego stopnia pokrewieństwa istniałby obowiązek przewidziany projektowanym przepisem. Stąd, w naszej ocenie, obowiązujące przepisy regulujące obowiązek przewoźnika kolejowego wobec jego podróżnych, są wystarczające. Wskazujemy ponadto na trudności w dotarciu do rodzin ofiar i poszkodowanych w poważnym wypadku, które wynikać mogą ze stosowania rozporządzenia o ochronie danych osobowych i w praktyce uniemożliwić pozyskanie danych osobowych ofiar, poszkodowanych i ich rodzin w celu nawiązania kontaktu.	
59.	Koleje Wielkopolskie	art. 1 pkt 18 (art. 18bc,	Uchylić w całości.	Uwaga została uwzględniona w ten

	Sp. z o.o.	ust. 1 pkt 2 ustawy o tk)	Uzasadnienie: Zwracamy uwagę, iż o ile pojęcie rodzaj i zakres działalność zostały zdefiniowane, o tyle pojęcie obszaru działalności nie posiada definicji określonej w ustawie. Powoduje to niejednoznaczność, czy za nowy obszar działalności należy uważać: - linie kolejowe innego zarządcy infrastruktury, z których przewoźnik kolejowych dotychczas nie korzystał, - linie kolejowe zarządcy infrastruktury, z którym przewoźnik kolejowy zawarł umowę na dostęp do infrastruktury nowoobsługiwane regularnie lub okazjonalnie, - region kraju (województwo, powiat) odniesiony do podziału administracyjnego Polski. Wskazujemy, iż oprócz podstawowego działania Spółki, jakim jest zapewnienie bezpiecznych i regularnych przewozów kolejowych w ruchu regionalnym Spółka realizuje m.in. zadania związane z promocją Województwa Wielkopolskiego lub uruchamia pociągi na zamówienie klientów indywidualnych (np. stowarzyszenia, itp.). W związku z powyższym często zdarza się, iż Spółka uruchamia pociągi dodatkowe na liniach, na których nie prowadzi na co dzień działalności przewozowej. Brak definicji obszaru działalności każe postawić pytanie, czy organizowanie jednorazowych przejazdów okazjonalnych na nowych liniach kolejowych, np. w celach promocyjnych czy turystycznych nie będzie musiało zostać poprzedzone wcześniejszym wnioskiem i zaktualizowaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, co w praktyce sparaliżuje i uniemożliwi taką działalność.	sposób, że została dodana definicja obszaru działalności.
60.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 18 (art. 18bd, ust. 2 ustawy o tk)	Uchylić w całości, pozostawić obecny zapis art. 18b ust. 5. Uzasadnienie: Wskazujemy, iż proponowany przepis jest nieprecyzyjny, tzn. nie wskazuje, kto ocenia, która zmiana jest znacząca, nie definiuje znaczącej	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany.

			zmiany (ewentualnie nie odnosi do procesu oceny znaczenia zmiany przedstawionego w przepisach europejskich), a także nie wskazuje, czy liczba zatrudnionych osób, będąca przedmiotem oceny znaczenia zmiany, powinna odnosić się do całej organizacji przedsiębiorstwa kolejowego, czy też do liczby danej grupy pracowników. Nie wskazano także, czy ocena znaczenia zmiany w odniesieniu do liczby pracowników powinna odnosić się do pracowników związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego czy do wszystkich pracowników organizacji.	
61.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 18 (art. 18be ust. 2 ustawy o tk)	Wskazujemy, iż proces audytu opiera się na standaryzacji zasad audytowania, zarządzania programami audytów, prowadzenia audytów systemu zarządzania, jak również kompetencji audytorów systemu zarządzania. Często stosowanym standardem prowadzenia audytów jest norma ISO19011:2018 „Wytyczne audytowania systemów zarządzania”. Wyjaśnienia wymaga, czy Prezes UTK wykonując działania nadzorcze w formie audytu przedsiębiorstw stosować będzie przyjęte powszechnie standardy prowadzenia audytów, bowiem w innym przypadku taka forma nadzoru może prowadzić do nieporównywalnych i niewiarygodnych wniosków z audytu. Zwracamy także uwagę, iż w przypadku stwierdzenia niezgodności w trakcie audytu określenie działań korygujących i zapobiegawczych leży w kompetencji podmiotu audytowanego. Taki sposób postępowania odbiega od obecnie praktykowanej formy nadzoru prowadzonej przez Prezesa UTK.	Uwaga została uwzględniona. Pozostawiono odniesienie do kontroli.
62.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 18 (art. 18bf ust. 1 i 3 ustawy o tk)	Wskazujemy, iż projektowany przepis oraz korespondujący z nim przepis art. 14, ust 2a jest nieprecyzyjny w zakresie okresu ustanawiania środków tymczasowych. Związane jest to z pojęciem „istotnego ryzyka” bliżej nie zdefiniowanego (patrz LP. 3 niniejszej tabeli) i może rodzić pole do uznaniowości podejmowania decyzji przez Prezesa UTK co do wskazywania długości okresu zastosowanych środków tymczasowych. Ponadto treść przepisu z ust. 1 i 3 projektowanego art. 18bf jest niespójna; nie jest bowiem jasne, dlaczego Prezes UTK posiada kompetencje do	Uwaga nie została uwzględniona. Przyjęta konstrukcja przepisów wynika z wymogów art. 17 ust. 5 dyrektywy 2016/798. Droga odwoławcza wynika z art. 127 par. 3 kpa.

			stosowania tymczasowych środków bezpieczeństwa w drodze decyzji administracyjnej do jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych przez Agencję Kolejową. W naszej ocenie rodzi to nierówność traktowania przedsiębiorców, w szczególności podmiotów prowadzących działalność na podstawie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych przez Agencję Kolejową, którzy narażeni są na ryzyko stosowania tymczasowych środków bezpieczeństwa wydanych przez Prezesa UTK, odmiennie do przedsiębiorców, działających na podstawie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych przez Prezesa UTK. Ponadto podkreślamy, iż w przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu lub cofnięciu przez Prezesa UTK jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie wskazano drogi odwoławczej dla przewoźnika kolejowego i instytucji, do której przewoźnik mógłby się odwoływać. Nie wskazano także, czy w okresie, w którym Prezes UTK komunikuje się z Agencją w sprawie cofnięcia lub zawieszenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub wprowadzenia tymczasowych środków bezpieczeństwa, przewoźnik kolejowy jest stroną w prowadzonym postępowaniu, czy też może jedynie oczekiwać na podjęcie decyzji bez większego wpływu na proces podejmowanych decyzji.	
63.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 31 (art. 23fa, ust. 1 ustawy o tk)	W naszej ocenie przepis projektowany pomniejsza odpowiedzialność producentów pojazdów, jednostek notyfikowanych, podmiotów zamawiających pojazdy (np. Urzędów Marszałkowskich), oraz w szczególności Agencji i Prezesa UTK za wprowadzanie do obrotu pojazdu kolejowego niezgodnego zasadniczymi wymaganiami, bowiem odpowiedzialność za wprowadzenie środków bezpieczeństwa i jakość (adekwatność) tych środków przenosi się wyłącznie na przewoźnika kolejowego. Dotyczy to także przypadków, w których przewoźnik nie może samodzielnie (z racji rodzaju prowadzonej działalności) wprowadzić środków bezpieczeństwa, leżących np. w kompetencjach producenta pojazdu. Co więcej wprowadzone przez przewoźnika środki bezpieczeństwa mogą być w każdej chwili podważone przez Prezesa UTK,	Uwaga nie została uwzględniona. Przyjęta konstrukcja przepisów wynika z wymogów art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/797.

			który na podstawie ust. 5 analizowanego artykułu projektu ustawy może wprowadzić tymczasowe środki bezpieczeństwa, przy czym nie doprecyzowano, jakimi kryteriami Prezes UTK kieruje się przy ocenie środków bezpieczeństwa wprowadzonych przez przewoźnika kolejowego.	
64.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 34 (art. 23i ust. 1 ustawy o tk)	Propozycja zmiany: w przypadku odnowienia lub modernizacji pojazdu kolejowego Uzasadnienie: Wskazujemy, iż nie istnieje obecnie definicja pojęcia „odnowy”, natomiast zdefiniowano pojęcie „odnowienie”	Uwaga została uwzględniona.
65.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 1 pkt 35 (art. 23k ust. 1 pkt 2 ustawy o tk)	Uchylić w całości Uzasadnienie: Uważamy, iż projektowany ustęp jest nieprecyzyjny, bowiem niedookreślono czy pod pojęciem rozpoczęcia eksploatacji pojazdu należy rozumieć jego uruchomienie po wprowadzeniu pojazdu do obrotu, czy także po przywróceniu pojazdu do eksploatacji po czynnościach utrzymania realizowanych przez ECM. Wskazujemy, iż pojęcia kompatybilności pojazdu z siecią nie zdefiniowano, a ponadto ocena kompatybilności pojazdu z siecią powinna się odbywać na etapie wprowadzania pojazdu do obrotu (odpowiedzialność producenta pojazdu, producentów komponentów pojazdów oraz jednostek notyfikowanych) oraz wydawania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji (odpowiedzialność Agencji i Prezesa UTK). Prowadzenie sprawdzenia przez przewoźnika kolejowego czy pojazd kolejowy jest kompatybilny z siecią kolejową na etapie rozpoczynania eksploatacji pojazdu jest co najmniej spóźnione. Po raz kolejny także przewoźnik kolejowy ponosi odpowiedzialność za ewentualne uchybienia innych podmiotów i instytucji w poprzednich etapach wprowadzania pojazdu do obrotu i jego dopuszczania do eksploatacji.	Uwaga została uwzględniona w ten sposób, że przedmiotowy przepis został zmodyfikowany.

			Ponadto wskazujemy, iż parametry sieci kolejowej podawane w rejestrze infrastruktury mogą ulegać czasowym modyfikacjom, szczególnie w okresie wzmożonych inwestycji na sieci kolejowej, co może rodzić zagrożenie, iż pojazd kolejowy prawidłowo wprowadzony do obrotu czasowo nie będzie kompatybilny z siecią kolejową. Projektowany przepis nie wprowadza żadnych obostrzeń w kierunku do zarządcy sieci kolejowej w celu zapewnienia z jego strony utrzymania parametrów infrastruktury kolejowej w celu zapewnienia kompatybilności sieci i pojazdów prawidłowo wprowadzonych do obrotu, także w przypadkach, gdy dane podawane do rejestru infrastruktury będą podawane z inercją czasową.	
66.	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	art. 4 ust. 2	Propozycja zmiany: Przewoźnicy kolejowi (...) posiadający certyfikat bezpieczeństwa (...) wydany przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa do czasu ich ważności Uzasadnienie: Wskazujemy, iż proponowany przepis powoduje nierówne traktowanie podmiotów, tj. przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, w stosunku do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych, dla których dedykowany jest art. 6 niniejszego projektu ustawy. Art. 6 wskazuje, iż podmioty odpowiedzialne za utrzymanie mogą prowadzić działalność na podstawie uzyskanych certyfikatów do końca terminu ważności tego certyfikatu.	Uwaga została uwzględniona. Przedmiotowy przepis został zmodyfikowany.
67.	„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.	Art. 1 pkt 14 (art. 17aa ustawy o tk)	W opisanym jednak projekcie ustawy brak jest jakichkolwiek informacji w jaki sposób przewoźnik kolejowy ma realizować powyższy zapis.	Uwaga nie została uwzględniona. Postulowane kwestie nie stanowią materii ustawowej.
68.	„Łódzka Kolej Aglomeracyjna”	Art. 1 pkt 3	Zmiana definicji „incydentu” (art. 4 pkt. 47), w projektowanym zakresie	Uwaga została

	sp. z o.o.	(art. 4 pkt 47 ustawy o tk)	może się przyczynić do objęcia swoim zasięgiem sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, które wcześniej nie były zdarzeniami.	uwzględniona. Definicja została zmodyfikowana.
69.	„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.	Art. 1 pkt 18 (art. 18bd ust. 2 ustawy o tk)	W przytoczonym przepisie brak jest informacji, co jest terminem wiążącym tych 7 dni. Czy to jest termin podjęcia decyzji o zmianie znaczącej przez zespół oceniający, czy też data zakończenia procesu oceny znaczenia zmiany (tj. data akceptacji raportu z oceny znaczenia zmiany).	Uwaga została uwzględniona. Projektowany przepis został doprecyzowany.
70.	Polskie Konsorcjum Jednostek Notyfikowanych: INFRACERT TSI sp. z o.o., CERTA sp. z o.o. sp. k., Certyfikacja Infrastruktury Transportu sp. z o.o.	art. 1 pkt 2 lit. c (art. 3 ust. 6 ustawy o tk)	Zasadnicze wątpliwości budzi projektowane wyłączenie bocznic kolejowych spod rygorów rozdziału 4a ustawy o transporcie kolejowym, grupującego przepisy normujące zapewnienie interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Powyższy zabieg legislacyjny pozostaje w sprzeczności z obowiązkiem wdrażania interoperacyjności w zakresie infrastruktury kolejowej wynikającym z przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 348, str. 1 z późn. zm.). W myśl art. 11 ust. lit. a tir. i powołanego rozporządzenia infrastruktura transportu kolejowego składa się w szczególności z linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych, w tym bocznic. Z kolei art. 11 ust. 2 lit. b cyt. rozporządzenia nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby infrastruktura kolejowa - a więc również bocznic - spełniała wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej. Obecnie, wobec uchylenia dyrektywy 2008/57/WE, powołany przepis należy rozumieć w ten sposób, że bocznic kolejowe muszą co do zasady spełniać wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.). Tymczasem całkowite wyłączenie stosowania przepisów rozdziału 4a ustawy o transporcie	Uwaga została uwzględniona. Przepisy art. 3 ust. 3 i 6 zostały zmodyfikowane.

		kolejowym w stosunku do bocznic nie znajduje uzasadnienia na gruncie przepisów dyrektywy 2016/797. Zgodnie bowiem z jej art. 1 ust. 3 lit. b, nie znajduje ona zastosowania do infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez tramwaje oraz pojazdy kolei lekkiej. Z kolei ust. 4 lit. a cyt. dyrektywy zezwala państwom członkowskim na podjęcie decyzji o jej nieimplementowaniu w odniesieniu do bocznic będących elementem infrastruktury kolejowej będącej własnością prywatną. To samo dotyczyć może infrastruktury przewidzianej wyłącznie w do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego, zgodnie z lit. b cyt. przepisu oraz pod pewnymi warunkami infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej, o czym stanowi lit. c cyt. przepisu. Część z tych przepisów została prawidłowo zaimplementowana w art. 2 pkt lit. c Projektu. Jednak dyrektywa 2016/797 nie zezwala jednak w żadnym wypadku na wyłącznie bocznic kolejowych w ogólności spod wymogu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej. Bocznic są bowiem częścią systemu kolei Unii w rozumieniu art. 2 pkt 1 powołanej dyrektywy, a więc - z zastrzeżeniem przepisów szczególnych dyrektywy - muszą spełniać zasadnicze wymagania, zgodnie z dyspozycją jej art. 3 ust. 1. Wynikający z prawa unijnego wymóg zapewniania interoperacyjności w zakresie infrastruktury kolejowej – a więc także bocznic – był również akcentowany przez Prezesa UTK, w szczególności w stanowisku z dnia 21 marca 2017 r. w sprawie wydawania zezwoleń dla podsystemów strukturalnych, w którym wskazano: Wśród celów postawionych przez Komisję Europejską dla transportu kolejowego jest usunięcie przeszkód technicznych, administracyjnych i prawnych, które utrudniają wejście na krajowe rynki kolejowe. Harmonizacja techniczna ma pozwolić na utworzenie bardziej konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu oraz zwiększenie zainteresowania transportem kolejowym. Warto ponadto wskazać na wagę kwestii poprawy dostępności dla międzynarodowego	

			transportu kolejowego portów wodnych, lotnisk, terminalów intermodalnych oraz bocznic kolejowych. Prezes UTK wziął pod uwagę również to, że część bocznic oraz terminalów intermodalnych jest wskazywana jako elementy sieci TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej). Z aktów prawnych publikowanych przez Unię Europejską, m.in.: – rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20 października 2010 r., str. 22); – rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20 grudnia 2013 r., str. 1); – rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (Dz. Urz. UE L 3 z 6 stycznia 2017 r., str. 6); wprost wynika dążenie do zapewnienia spójności całej europejskiej sieci kolejowej. Jej osiągnięcie nie jest możliwe bez zapewnienia wspólnych i przejrzystych wymagań dla infrastruktury usługowej, takiej jak bocznic kolejowe. Przepisy dotyczące wymagań TSI są oddzielne dla każdego podsystemu, jednak muszą być tworzone tak by wszystkie podsystemy mogły tworzyć jeden spójny system kolei. Mając na uwadze powyższe, wobec sprzeczności powołanego przepisu Projektu z normami prawa unijnego, wskazujemy na potrzebę odmiennego uregulowania przewidzianej w tym przepisie materii.	

71.	Związek Miast Polskich	art. 1 pkt 1 lit. a (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o tk)	Związek wnioskuję o zmianę proponowanego brzmienia art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym (art. 1 pkt 1 lit. a projektu ustawy) na następujące: „1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;”. Uzasadnienie Związek, w ramach swojej działalności statutowej zgłaszał w imieniu członków stowarzyszenia potrzebę wprowadzenia ułatwień regulacyjnych usprawniający procesu inwestycyjny w zakresie infrastruktury transportu niskoemisyjnego. W wyniku działań podjętych przez Pana Ministra i podległy resort Sejm RP przyjął ustawę z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462) - przepisy wdrażające otoczenie prawne programu Kolej+. W ramach tego aktu prawnego wprowadzono możliwość stosowania przepisów Rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym (tzw. specustawy kolejowej) do lokalizowania linii tramwajowych poza pasem drogowym. Zmiana ta pozwala na efektywne prowadzenie procesów inwestycyjnych związanych z budową nowej infrastruktury tramwajowej bez konieczności budowy dodatkowo układów drogowych, co jest zapewnia możliwość racjonalnego gospodarowania środkami finansowymi oraz ogranicza zakres ingerencji w dotychczasowe zagospodarowania i środowisko. Zaproponowane w opiniowanym projekcie ustawy UC40 nowe brzmienie art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie niweluje pozytywne efekty wejścia w życie przepisów wdrażających otoczenie prawne programu Kolej+, bowiem usuwa możliwość odpowiedniego stosowania przepisów tzw. specustawy kolejowej do lokalizowania linii tramwajowych poza pasem drogowym. W związku z tym Związek zwraca się z uprzejmą prośbą o zmianę proponowanego brzmienia art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z propozycją zawartą w niniejszym piśmie. Pozwoli	Uwaga została uwzględniona.

			to tym samym zachować pozytywne efekty wdrożenia w życie otoczenia regulacyjnego programu Kolej+, a - co za tym sprawnie - realizować projekty budowy nowych linii tramwajowych stanowiących w wielu polskich miastach podstawową sieć transportu publicznego.	
72.	ZNPK	art. 4	Szczególnie niepokojący z punktu widzenia towarowego przewoźnika kolejowego wydaje się art. 4 projektu ustawy, który w mojej ocenie jest bardzo niekorzystny dla branży kolejowej i może powodować spore zamieszanie, w szczególności wśród przewoźników realizujących przewozy na infrastrukturach kolejowych kilku krajów – szczegóły w załączonym opracowaniu. Zasadniczo zaproponowane przepisy implementują dyrektywę Parlamentu Europejskiego i rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r., aczkolwiek nie biorą już pod uwagę Rozporządzenia _Delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010, w którym zostało doprecyzowanych kilka aspektów (min. termin uchylecia rozporządzeń nr 1158/2010 I 1169/2010 – w oparciu o które Zarządcy i Przewoźnicy uzyskują uprawnienia do realizacji czynności).	Uwaga została uwzględniona. Projektowane przepisy przejściowe w art. 4 zostały zmodyfikowane.
73.	Transportowy Dozór Techniczny	Art. 1 pkt 3 lit. o (art. 4 pkt 60-64 ustawy o tk)	TDT proponuje następującą korektę treści przepisów art. 4 litera o w punktach 60-65. Przedstawione definicje dotyczące: nadawcy, odbiorcy, załadowcy i napelniającego są podane w rozdziale 1.2.1 Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) (Dz.U. z 2019, poz. 2281). Określenie „wyładowca” w RID występuje jako „rozładowca”;	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy w zakresie bezpieczeństwa implementuje przepisy dyrektywy 2016/798, a nie przepisy RID. Ustawodawca nie ma

		Określenie „opróżniający” nie występuje w RID, natomiast obowiązki „opróżniającego” występują w RID w pozycji przypisanej „rozładowcy”. W związku z tym TDT proponuje przyjęcie takich definicji jakie występują w RID, w sposób następujący: „60) Nadawca oznacza przedsiębiorstwo, które wysyła towary niebezpieczne, zarówno we własnym imieniu jak też w imieniu osoby trzeciej. Jeżeli przewóz odbywa się na podstawie umowy przewozu, to za nadawcę uważa się to przedsiębiorstwo, które jest nadawcą zgodnie z umową przewozu; Odbiorca oznacza odbiorcę zgodnie z umową przewozu. Jeżeli zgodnie z przepisami dotyczącymi umowy przewozu, odbiorca wyznacza osobę trzecią, to osobę tę uważa się za odbiorcę w rozumieniu RID. Jeżeli przewóz odbywa się bez umowy przewozu, to za odbiorcę uważa się przedsiębiorstwo, które odbiera ładunek z towarami niebezpiecznymi po jego przybyciu; Załadowca oznacza przedsiębiorstwo, które: ładuje zapakowane towary niebezpieczne, kontenery małe lub cysterny przenośne do wagonu lub na wagon lub do kontenera-, lub ładuje kontener, kontener do przewozu luzem, MEGC, kontener-cysternę, cysternę przenośną na wagon lub pojazd drogowy na lub do wagonu; Rozładowca: przedsiębiorstwo, które zdejmuje z wagonu kontener, kontener do przewozu luzem, MEGC, kontener-cysternę, cysternę przenośną lub pojazd drogowy, lub rozładowuje z wagonu lub kontenera zapakowane towary niebezpieczne, kontenery małe lub cysternę przenośną, lub opróżnia materiały niebezpieczne ze zbiornika (wagonu-cysterny, cysterny odejmowalnej, cysterny przenośnej lub kontenera-cysterny), z wagonu-baterii, MEMU, MEGC, z wagonu, kontenera wielkiego lub kontenera	wpływu na rozbieżność definicji w ww. dyrektywie i przepisach RID. Ewentualne ujednolicenie tych definicji leży w gestii Komisji Europejskiej i OTIF.

			małego do przewozu luzem, lub kontenera do przewozu luzem-, Napełniający oznacza przedsiębiorstwo, które napełnia towarami niebezpiecznymi cysterny (wagony-cysterny, cysterny odejmowalne, wagony ze zbiornikiem odejmowalnym, cysterny przenośne lub kontenery-cysterny), albo wagony, kontenery wielkie lub kontenery małe do przewozu luzem, lub wagony-baterie lub MEGC."	
74.	Transportowy Dozór Techniczny	Art. 1 pkt 3 lit. o (art. 4 pkt 65 ustawy o tk)	TDT proponuje usunąć treść w punkcie 65) dotyczącym „opróżniającego”, ponieważ przypisane w nim czynności zawarte są w pozycji 63) dotyczącej „rozładowcy”.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy w zakresie bezpieczeństwa implementuje przepisy dyrektywy 2016/798, a nie przepisy RID. Ustawodawca nie ma wpływu na rozbieżność definicji w ww. dyrektywie i przepisach RID. Ewentualne ujednolicenie tych definicji leży w gestii Komisji Europejskiej i OTIF.
75.	Transportowy Dozór Techniczny	Art. 1 pkt 3 lit. o (art. 4 pkt 66-67 ustawy o tk)	Pozycje 66) i 67) przenumerować odpowiednio do pozycji 65) i 66).	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy w zakresie bezpieczeństwa implementuje przepisy dyrektywy 2016/798, a nie przepisy RID. Ustawodawca nie ma

				wpływu na rozbieżność definicji w ww. dyrektywie i przepisach RID. Ewentualne ujednolicenie tych definicji leży w gestii Komisji Europejskiej i OTIF.
76.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Art. 1 pkt 14 (art. 17aa ustawy o tk)	W opisanym projekcie brak jest jakichkolwiek informacji w jaki sposób przewoźnik kolejowy ma realizować powyższy zapis	Sposób realizacji przepisu wynika pkt 1 i 2 w art. 17aa
77.	Klaster Luxtorpeda 2.0	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	w projektowanym zakresie definicja „incydentu” może się przyczynić do objęcia swoim zasięgiem sytuacje potencjalnie niebezpieczne, które wcześniej nie były zdarzeniami.	Uwaga została uwzględniona. Definicja została zmodyfikowana.
78.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Art. 1 pkt 2 (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o tk)	Proponuje się zmienić art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym (dalej „u.t.k”) poprzez nadanie mu brzmienia: „1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;” W opiniowanym projekcie proponuje się nowelizację art. 3 ust. 1 pkt 1 u.t.k., w wyniku, której cofnięte zostaną efekty wejścia w życie regulacji stanowiących otoczenie prawne programu „Kolej+”. Wskazać należy, że omawiany projekt nie zmienia treści art. 9ac ust. 5 i 6 u.t.k., co wiąże się z pozostawieniem przepisów kompetencyjnych określających organy administracji architektoniczno-budowlanej w sprawach linii tramwajowych realizowanych na podstawie przepisów rozdziału 2b u.t.k. Należy również podkreślić, że w ocenie Spółki zaproponowana propozycja brzmienie art. 3 ust. 1 pkt 1 u.t.k. jest zgodna z dyrektywą 2016/798 - wyłączone zostaje niestosowanie przepisów nieobjętych tematyką ww.	Uwaga została uwzględniona.

			dyrektywny. Usunięcie możliwości korzystania z przepisów rozdziału 2b u.t.k. przy przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie linii tramwajowych znacznie utrudni możliwości sprawnego prowadzenia ww. projektu na terenie województwa łódzkiego. Wskazać bowiem należy, że jednym z podstawowych zagadnień związanych z ww. inwestycją komplementarną CPK jest konieczność regulacji stanu prawnego nieruchomości i pozyskania nowych gruntów - przepisy tzw. Specustawy kolejowej zapewniają efektywne i sprawne przeprowadzenie tych czynności	
79.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Art. 1 pkt 3 (art. 4 pkt 2d ustawy o tk)	Proponuje się uzupełnić projekt o zmianę art. 4 pkt 2d u.t.k. (definicję linii tramwajowej) - poprzez nadanie brzmienia ww. art. 4 pkt 2d u.t.k.: „2d) linia tramwajowa - tor tramwajowy albo tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno- użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów oraz obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów, w tym perony tramwajowe, ciągi piesze, chodniki i drogi rowerowe, oraz obiekty, urządzenia i nieruchomości związane z nimi technicznie i funkcjonalnie lub wszelkie ingerencje w biotyczne i abiotyczne elementy środowiska naturalnego, których obowiązek podjęcia wynika z przepisów prawa lub decyzji administracyjnych;”. Dodatkowo, przeprowadzone analizy wskazują konieczność uzupełnienia dotychczasowej definicji linii tramwajowej o objęcie jej zakresem obiektów, urządzeń i nieruchomości związanych technicznie i funkcjonalnie (np. podstacje trakcyjne) oraz wynikających z obowiązków prawnych związanych z ochroną środowiska np. tereny na wykonanie nasadzeń zieleni w ramach kompensacji środowiskowej. Propozycja uzupełnienia ma na celu wyeliminowanie potencjalnych wątpliwość interpretacyjnych.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja) Uwaga nie dotyczy implementacji do prawa krajowego dyrektyw 2016/797 i 2016/798. Ponadto zgodnie z art. 3 ust. 1 lit b dyrektywy 2016/797, a także z art. 2 ust. 2 lit. b dyrektywy 2016/798, przepisów tych dyrektyw nie stosuje się do tramwajów i pojazdów kolei lekkiej oraz infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy .
80.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Art. 1 pkt 43 (art. 25ea ust.	Biorąc pod uwagę treść art. 19 dyrektywy 2016/797 (dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei w UE) proponuje się, aby zakres	Uwaga została uwzględniona.

		1 ustawy o tk)	podmiotowy projektowanego art. 25ea został rozszerzony - tj. zamiast odnosić się w ww. przepisie do „zarządcy lub przewoźnika kolejowego” należałoby wpisać ogólnie „podmiot”. Spółka CPK, będąc inwestorem w zakresie budowy infrastruktury kolejowej, będzie zobowiązana do prowadzenia procesu preautoryzacji systemu ERTMS, o którym mowa w art. 19 dyrektywy 2016/797 (dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei w UE). Wobec czego może pojawić się wątpliwość interpretacyjna czy podmiot nieposiadający autoryzacji bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury kolejowej jest rzeczywiście tym zarządcą. Oznacza to, że obecna propozycja przepisów może uniemożliwić, na gruncie krajowych przepisów, wszczęcie obowiązkowej procedury przed organem UE (Agencja Kolejowa). Rozszerzenie zakresu podmiotowego pozwoli nie tylko usunąć taką wątpliwość, ale również będzie całkowicie odpowiadać obecnemu brzmieniu art. 19 wdrażanej dyrektywy 2016/797 (dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei w UE)	
81.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Art. 1 pkt 16 (art. 18a ust. 5 ustawy o tk)	Zgłasza się konieczność aktualizacji autoryzacji w przypadku zmiany treści dokumentu. Jest to wymaganie, które nie zostało przewidziane dyrektywą. Dodatkowo, w przeszłości miały miejsce takie sytuacje, gdzie zmiana nazwy spółki (a więc zmiana w treści), niewpływająca na bezpieczeństwo transportu, powodowała pewne oczekiwanie urzędu dokonywania aktualizacji dokumentów, co z kolei jest bardzo kosztowne. W naszej ocenie zmiana nazwy, siedziby czy jakakolwiek inna niemająca żadnego wpływu na bezpieczeństwo nie powinna generować kosztów i konieczności aktualizacji dokumentów, które i tak są wydawane na krótki czas (tu 5 lat).	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
82.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Całość projektu	Wnosimy o dokonanie implementacji zasad określonych w pkt 8 i następne zawartych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/2075 z dnia 4 września 2017 roku zastępującej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).

			Zgodnie z pkt 8 tej decyzji jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni (»ograniczenia zdolności przepustowej«), które trwają ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące (w zakresie, w jakim są znane) oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. Niestety, ale do chwili obecnej zasady te nie są respektowane przez zarządców infrastruktury kolejowej, którzy informują o planowanych placach infrastrukturalnych z wyprzedzeniem max. 1 miesiąca. Ponadto zwraca się uwagę na nierozwiązaną kwestię wyłączenia z rygoru dot. unbundlingu w stosunku do małych zarządców tzw. niestrategicznych.	
83.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 2 ustawy o tk)	Należy zwrócić uwagę na niekonsekwencje w stosowaniu pojęcia ryzyka, raz jest ono w liczbie mnogiej „ryzyk” po czym mowa jest o zarządzaniu „ryzykiem” już w liczbie pojedynczej. Niemniej jest to częsty błąd wynikający z tłumaczenia z tekstów angielskich „risks”.	Uwaga nie została uwzględniona. W projektowanym przepisie przedmiotowe pojęcie zostało użyte adekwatnie do celu tego przepisu.
84.	Klaster Luxtorpeda 2.0	art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 4 ustawy o tk)	„Zarządcy i przewoźnicy kolejowi nie rzadziej niż raz na trzy miesiące udostępniają osobom zatrudnionym wykaz przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.)), zwanym dalej	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			„rozporządzeniem (UE) 402/2013”, w zakresie dotyczącym obowiązków osób zatrudnionych oraz warunków i bezpieczeństwa pracy.” Wydaje się, że taki obowiązek będzie nadmiarowy, i efekty nie zrównoważą kosztów na to poniesionych, wydaje się, że zbiorcza ocena wszystkich zmian i procesów zarządzania ryzykiem w postaci wniosków z przeglądu zarządzania oraz celów bezpieczeństwa zawartych w programie poprawy bezpieczeństwa jest wystarczająca. Jeżeli zmiana dotyczy danego stanowiska to i tak musi mu być przekazana w ramach wdrażania tej zmiany, a tak trzeba każdego informować o wszystkim co kwartał.	
85.	Klaster Luxtorpeda 2.0	art. 1 pkt 15 (art. 17e ust. 2 ustawy o tk)	„Z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przedsiębiorcy wykonujący wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz torach stacyjnych wyznaczonych przez zarządcę do obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. c-e” Zapisy ustawy nie są spójne i stawiają różne wymagania dla tej samej czynności - operator bocznicy i wjazd do stycznej stacji. Pomimo tego że nie wymaga się certyfikatu bezpieczeństwa na wjeżdżanie w stację, to już wymagania względem pracowników są ograniczone do przeprowadzania manewrów (maszynista bez świadectwa nie może ich robić) i zupełnie nie wolno wjeżdżać pojazdem „manewrowym” w stację. I tak analizując na poziomie organizacji (n.p.: operator bocznicy) nie musi on posiadać certyfikatu, żeby wjechać z bocznicy w stację, jeżeli chce robić w tej stacji manewry musi wyszkolić maszynistów na świadectwo i dodatkowo wszystkie pojazdy, które wjeżdżają w stacje muszą mieć „homologacje” liniową. Co wydaje się niespójne, ponieważ gdyby taki podmiot miał SMS, mógłby zarządzać odpowiednio tym ryzykiem w zależności od warunków lokalnych.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
86.	Klaster Luxtorpeda 2.0	art. 1 pkt 16 (art. 18a ust.	„Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury w przypadku wprowadzenia istotnych	Uwaga została uwzględniona. Przepis

		5 ustawy o tk)	zmian, o których mowa w ust. 4, a także w przypadku konieczności dokonania zmian w treści autoryzacji.” Zgodnie z art. 12 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (U E) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei „Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest ważna pięć lat i może być odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury. Jest 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”. Analiza tego przepisy wskazuje, że wymóg konieczności dokonania autoryzacji bezpieczeństwa w przypadku konieczności dokonania zmian w jej treści nie został przewidziany przepisami tej dyrektywy, a zatem można przyjąć, że jest nadmierny. W związku z tym, wnosi się o następującą modyfikację przepisu art. 18a ust. 5: „Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o których mowa w ust. 4, a także w przypadku konieczności dokonania zmian w treści autoryzacji”.	został zmodyfikowany w kierunku osiągnięcia celu tej uwagi.
87.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Art. 1 pkt 18 (art. 18bb ust. 1 ustawy o tk)	W przypadku wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa złożonego do Prezesa UTK, informuje on wnioskodawcę, w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku, że dokumentacja jest kompletna albo wzywa wnioskodawcę do usunięcia braków. Ta uwaga jest w zasadzie w interesie małych zarządców, ale o ile w UTK znajdują się zapisy skopiowane z rozporządzenia dotyczącego działania OSS, o tyle autoryzacja została ich pozbawiona i będzie procedowana według KPA, naszym zdaniem brakuje takich udogodnień jak ten przytoczony powyżej. Zakładamy, że zarządca infrastruktury też chciałby w ciągu miesiąca od złożenia wniosku dowiedzieć się czy dokumentacja jest kompletna, czy też trzeba coś uzupełnić? Czy też móc składać kopie	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).

			dokumentów w toku postępowania.	
88.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Art. 1 pkt 59 (art. 28m ust. 5 ustawy o tk)	proponuje się całkowite usunięcie proponowanego ustępu 5 - w brzmieniu: „5. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje przewodniczący Komisji.”; Uzasadnienie: Wnioskowany zapis spowoduje powrót nadzoru Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Zapis ten znajdował się swojego czasu w ustępie 4, ale został uchylony na przełomie 2016 i 2017 roku, po audycie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej - uznano wtedy, że zakres zadań PKBWK, czyli Krajowego Organu Dochodzeniowego powinien być zgodny z zakres określonym w „Dyrektywie Bezpieczeństwa”. Zarówno stara jak i nowa Dyrektywa Bezpieczeństwa nie przewiduje takiego zakresu zadań dla Krajowych Organów Dochodzeniowych, ponieważ zakres ten pokrywałby się z nadzorem już sprawowanym w ramach porządku prawnego. Reasumując proponowany zapis: 1. Jest sprzeczny z treścią rozdziału V Dyrektywy 2016/798 i wykracza poza zakres zadań przewidzianych dla Organów Dochodzeniowych (PKBWK). 2. Może prowadzić do ograniczenia niezależności PKBWK poprzez angażowanie się w wewnętrzne procesy podmiotów rynku kolejowego. 3. Wprowadzi zamieszanie związane spoza proceduralnym i nieokreślonym żadnymi przepisami nadzorem nad kluczowym elementem SMS - badaniem zdarzeń kolejowych przez Organ do tego nieuprawniony, w przeciwieństwie do już określonych zasad nadzoru i organów, które są kompetentne w tym zakresie.	Uwaga została uwzględniona.

89.	Klaster Luxtorpeda 2.0	Art. 15	Klaster „Luxtorpeda 2.0” w imieniu jednego z członków składa wniosek o wydłużenie planowanego terminu wejścia projektowanej ustawy w życie z 3 na 9 miesięcy od dnia ogłoszenia Wejście w życie projektowanej ustawy będzie wiązało się ze zwiększeniem liczby procedur (nie tylko ze strony producentów, ale i kontrahentów oraz jednostek badawczych i oceniających).	Uwaga nie została uwzględniona. Ze względu na termin implementacji filara technicznego IV pakietu kolejowego, wprowadzenie 9-miesięcznego vacatio legis nie jest możliwe.
90.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	art. 14 ustawy o tk	Prosimy o oznaczenie dotychczasowej treści art. 14, jako ust. 1 i dodanie ust. 2 o treści: „Ustalona przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 25d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym lista właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy staje się listą obowiązujących krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, o której mowa w art. 25d ust. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.” Zmianie ulega brzmienie podstawy prawnej dla listy ustalana przez Prezesa UTK, w tym niewielkie zmianie ulega określenie listy. To może spowodować wątpliwości , czy dotychczasowa lista obowiązuje, czy też traci moc. Będzie to mieć znaczenie dla wszystkich postępowań , np. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji, w których lista ta ma zastosowanie, jak również do zamówień publicznych, w których lista ta stanowi element opisu przedmiotu zamówienia. Biorąc pod uwagę problemy , jakie wynikną z utraty mocy dotychczasowej listy, znacznie korzystniejsze jest przyjęcia, iż dotychczasowa lista obowiązuje , a Prezes UTK może wprowadzać w niej zmiany w razie	Uwaga nie została uwzględniona. Nie jest wprowadzana nowa lista Prezesa UTK, a jej nazwa pozostaje ta sama.

			potrzeby dostosowania do zmienionych przepisów.	
91.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Całość projektu	Generalna uwaga dotyczy ewentualnej możliwości uregulowania szczegółowych zapisów koniecznych dla implementacji w aktach wykonawczych poprzez wprowadzenie odpowiedniego upoważnienia dla ministra lub Rady Ministrów ze wskazaniem, że celem jest wdrożenie określonej dyrektywy. Ustawa o transporcie kolejowym zawiera zarówno klauzule generalne o znaczeniu podstawowym jak i ogromną ilość przepisów szczegółowych, wyliczeń oraz całych fragmentów przepisanych wprost z Dyrektyw i Rozporządzeń UE. Wskutek takiej legislacji akt ten staje się wraz z każdą kolejną zmianą coraz mniej czytelny.	Uwaga nie została uwzględniona – na tym etapie prac legislacyjnych uwzględnienie tej uwagi nie jest możliwe
92.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 2 (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o tk)	Zmiana art. 3 ust. 1 pkt 1 dotyczy wyłączenia spod działania ustawy linii tramwajowych, co do których obowiązują tylko przepisy rozdziału 2b dotyczącego szczególnych zasad przygotowania inwestycji w przypadku linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym. Zmiana ta i związane z nią ust. 5 i 6 w art. 9ac weszły w życie 1 czerwca 2020 roku. Wyjaśnienia wymagają następujące kwestie: a) proponowana nowelizacja wycofuje zmianę w art. 3 ust. 1 pkt. 1), ale już nie w art. 9ac ust. 5 i 6; b) uzasadnienie nowelizacji nie wyjaśnia przyczyn wycofania się ze zmian które dopiero co weszły w życie ani ich niekoherencji (pozostawianie ust. 5 i 6 w art. 9ac). Nie jest więc jasne czy Rozdział 2b stosuje się do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym; c) czy intencją nowelizacji jest zniesienie uprzywilejowanej procedury dla takich linii tramwajowych i powrót do kłopotów Przepisy przejściowe nie zawierają postanowień co do możliwości stosowania w tym przypadku innych przepisów na przykład dotyczących inwestycji drogowych (tzw. ZRID). Linia tramwajowa na ogół biegnie w pasie drogowym i zastosowanie tych przepisów umożliwiłoby jednolite podejście do fragmentów zarówno tych lokalizowanych w pasie	Uwaga została uwzględniona.

			drogowym jak i poza nim.	
93.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	W zmienianym art. 4 brakuje definicji „obszaru działalności”, która w dyrektywie występuje. Określenie „obszar działalności” występuje w ustawie i w samym certyfikacie bezpieczeństwa a jego definicja znajduje się w Dyrektywie UE, zatem wskazane jest umieszczenie tej definicji także w ustawie.	Uwaga została uwzględniona (z modyfikacją – dodano definicję „obszar użytkowania pojazdu”).
94.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 3 (art. 4 pkt 9 ustawy o tk)	W art. 4 pkt 9 proponujemy zamiast słów „ lub świadczenia usługi trakcyjnej” wprowadzić brzmienie „w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną”. Dotychczasowe zapisy powodują, że w Polsce wydawane są certyfikaty, które nie są zgodne z wymaganiami unijnymi. Przedsiębiorcy będący przewoźnikami występują i otrzymują drugi certyfikat na usługę trakcyjną (nie wprowadzany do ERADIS) jakby jako przewoźnicy nie byli zobowiązani do zapewnienia pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo nie zapewniali obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem.	Uwaga została uwzględniona.
95.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 3 (art. 4 pkt 2e ustawy o tk)	Art. 4 dodawany pkt. 2e wprowadza pojęcie kolei lekkiej w sposób pozbawiony logiki gdyż samo odniesienie wytrzymałości zderzeniowej do systemu transportowego nie ma sensu. Jest to parametr tylko częściowo zgodny z wdrażanym przepisem UE. Ten ostatni wskazuje bowiem na inne uwarunkowania i to one są przyczyną, dla której można zrezygnować z wyższych wymagań wytrzymałościowych.	Uwaga nie została uwzględniona – w toku prac legislacyjnych nad projektem dyrektywy 2016/797 parametry inne niż wytrzymałościowe zostały zaproponowane przez państwa członkowskie, które posiadają specyficzną infrastrukturę, jakiej w Polsce nie ma. Ponadto w przedmiotowej

				definicji nie można zrezygnować z parametru wytrzymałościowego.
96.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 3 (art. 4 pkt 9 ustawy o tk)	zmiana w art. 4 w pkt 9 budzi dwie wątpliwości: a) Kontynuuje pojęcie „przewoźnik kolejowy” podczas gdy rozsądniejsze jest używanie pojęcia „przedsiębiorca kolejowy” tak jak jest to w dyrektywie. Świadczenie usługi trakcyjnej ma mało wspólnego z zakresem odpowiedzialności przewoźnika, poza tym w innych ustawach znaczenie terminu przewoźnik definiowane jest inaczej, a więc uporządkowanie tej terminologii byłoby wskazane. b) Przy okazji wyjmuje się spod tej definicji przedsiębiorcę wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej, tymczasem zakres wyłączeń stosowania ustawy do kolei wąskotorowych nie ulega zmianie: Art. 3 ust. 5 pozostaje w zasadzie bez zmian poza redakcją w związku z innymi zmianami. Uzasadnienie projektu nie odnosi się do tej kwestii i nie wyjaśnia czy i jakie skutki wywrze ta korekta dla kolei wąskotorowych.	Uwaga nie została uwzględniona. Przedsiębiorca wykonujący przewozy na infrastrukturze wąskotorowej, zgodnie z art. 17e ust. 2 i 3, wykonuje te przewozy na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, a zgodnie z nową projektowaną definicją przewoźnika, jest nim również przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Nie ma zatem potrzeby modyfikowania definicji „przewoźnika kolejowego” na „przedsiębiorcę kolejowego”.
97.	Forum Kolejowe	Art. 1 pkt 3	Zmiana definicji „incydentu” w art. 4 pkt 47 w projektowanym zakresie	Uwaga została

	Railway Business Forum	(art. 4 pkt 47 ustawy o tk)	może się przyczynić do objęcia swoim zasięgiem sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, które wcześniej były zdarzeniami.	uwzględniona (definicja została zmodyfikowana).
98.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 3 (art. 4 pkt 60-65 ustawy o tk)	W art. 4 pkt 60-65 nadawcą, odbiorcą, załadownicą, wyładownicą i napelniającym może być jedynie „przedsiębiorstwo”. Jest to określenie nieprecyzyjne, bowiem takie funkcje może pełnić np. osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą. Zgodnie z prawem przedsiębiorców i Kodeksem Cywilnym powinno być użyte określenie „przedsiębiorca”.	Uwaga została uwzględniona.
99.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 7 art. 13ab ust. 2 ustawy o tk)	W art. 13ab ust.2 wątpliwości budzi możliwość występowania z wnioskami w sprawach przed Prezesem UTK poprzez punkt kompleksowej obsługi wyłącznie pełnomocnika, który musi dołączyć kopię pełnomocnictwa. Czy w przypadku np. spółki gdzie zarząd jest jednoosobowy, osoba uprawniona do reprezentacji zgodnie z KRS musi wyznaczać pełnomocnika? Czy nie może upełnomocnić sama siebie?	Uwaga została uwzględniona.
100.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 7 (art. 14 ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy o tk)	Nowelizacja art. 14 ust. 2 pkt 2 lit b nadaje Prezesowi UTK możliwość wyłączenia z eksploatacji pojazdu gdy jego eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa. Litera „a” w tym kontekście jest oznaczeniem koniunkcji {i, oraz} a nie alternatywy (lub, albo). Tak więc dotychczasowe brzmienie dotyczy sytuacji gdy pojazd po pierwsze, nie spełnia wymagań określonych przepisami oraz po drugie, jego eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem. Dopiero te dwie okoliczności uzasadniają decyzję. W uzasadnieniu (str. 8) postawiona jest natomiast teza odwrotna, sugerująca zawężenie możliwości wydawania takich decyzji: „Zmiana brzmienia lit b pkt 2 w ust 2 w art. 14 utk ma na celu zawężenie sytuacji w której Prezes UTK w drodze decyzji wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację do przypadku; w którym dalsza eksploatacja pojazdu wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.” Konieczne jest wyjaśnienie intencji projektodawcy czy istotnie jego zamiarem jest stworzenie możliwości	Uwaga została uwzględniona (poprzez doprecyzowanie uzasadnienia)

			wydania decyzji o wyłączeniu z eksploatacji, gdy co prawda pojazd spełnia wymagania przepisów, ale w ocenie Prezesa UTK generuje ryzyko. Wskazane byłoby wyjaśnienie jakie okoliczności powodowałyby w praktyce wyłączenie pojazdu pomimo spełniania przezeń norm i przepisów. Zważywszy, że decyzje te mają rygor natychmiastowej wykonalności pozostawienie daleko idącej uznaniowości rodzi nadmierne ryzyko dla przewoźników i dysponentów pojazdów. W braku istotnych argumentów proponujemy pozostawienie dotychczasowego brzmienia.	
101.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 7 art. 14 ust. 2a ustawy o tk)	Podobnie kolejne nowe przepisy - ust. 2a operują pojęciem ryzyka w oderwaniu od naruszania konkretnych przepisów, instrukcji, dokumentów SMS itp. Zważywszy dużą drobiazgowość, zarówno regulacji jak i dokumentów wewnętrznych oraz istnienie wielu przepisów ogólnych (np. sanitarnych, budowlanych) oparcie podstawy decyzji na fakcie ich naruszenia, a nie tylko na swobodnej ocenie, nie obniży poziomu bezpieczeństwa natomiast pozwoli uniknąć sytuacji spornych i niejasnych. Proponujemy doprecyzowanie – „... jego działania naruszając prawo, przepisy z zakresu kolejnictwa lub procedury ujęte systemach zarządzania bezpieczeństwem stanowią istotne ryzyko.,, W ten sposób w powiązaniu z nowymi ust. 3a i 3b powstałby konsekwentny system. Naruszenie przepisów nie powodujące istotnego ryzyka powoduje ostrzeżenie (ust. 3a), a gdy ryzyko jest istotne natychmiast wykonalne decyzje (ust. 2 i 2a oraz 3).	Uwaga została uwzględniona poprzez pozytywne rozpatrzenie innej uwagi RBF do tego samego przepisu (wiersz niżej).
102.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 7 art. 14 ust. 2a ustawy o tk)	W art. 14 ust. 2a zamiast słów „ <i>stwierdzeniu, że jego działania stanowią istotne ryzyko dla bezpieczeństwa.</i> ” proponujemy słowa : „ <i>dokonaniu oceny dopuszczalności wprowadzanego ryzyka do systemu kolejowego potwierdzającej rodzaj wprowadzenia odpowiednich środków bezpieczeństwa, przeprowadzonej zgodnie z wymogami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009.</i> ”	Uwaga została uwzględniona.

			Uzasadnienie: Aktualny zapis projektu odnosi się do stwierdzenia Prezesa UTK, że działania stanowią istotne ryzyko dla bezpieczeństwa. Nie bardzo wiadomo na jakiej podstawie i według jakich kryteriów Prezes stwierdza, iż wystąpiło istotne ryzyko. Proponowana przez nas zmiana rozwiązuje ten problem.	
103.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 12 (art. 17 ust. 1e ustawy o tk)	występuje bardzo niejasne określenie „elementy dokumentacji dotyczącej utrzymania”. Dokumentacja DSU jest w wielu przypadkach bardzo obszernym i skomplikowanym dokumentem. <i>Które „elementy” mają być przekazane? Jak się to ma do tajemnicy przedsiębiorcy?</i>	Uwaga nie została uwzględniona ze względu na to, że projektowany przepis stanowi implementację wymogu dyrektywowego – art. 4 ust. 6 dyrektywy 2016/798. W projektowanym przepisie określenie „przekazywania” zmieniono na „wymiany”.
104.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 3 pkt 3 ustawy o tk)	użyte jest określenie „sprzęt” nigdzie indziej nie zdefiniowane i niezwykle nieprecyzyjne	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany
105.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 2 ustawy o tk)	należy zwrócić uwagę na niekonsekwencje w stosowaniu pojęcia ryzyka. Raz jest ono w liczbie mnogiej (ryzyk), po czym mowa jest o zarządzaniu „ryzykiem” już w liczbie pojedynczej. Niemniej jest to częsty błąd wynikający z tłumaczenia z tekstów angielskich „risks”.	Uwaga nie została uwzględniona. W projektowanym przepisie przedmiotowe pojęcie zostało użyte adekwatnie do celu

				tego przepisu.
106.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 3 pkt 9 ustawy o tk)	należy wskazać, że obowiązek przyjęcia planów działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej obecnie jest wykonywany. W wielu przypadkach organy publiczne nie chcą uzgadniać przygotowanych planów postępowania, pomimo istnienia takiej podstawy prawnej. Wskazanie w projekcie ustawy, że plany postępowania w sytuacji awaryjnej są elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem bez określenia, z którymi urzędami należy takie plany uzgodnić, może być zbyt ogólną podstawą prawną do wskazania danemu urzędowi, że taki plan powinien być z nim uzgodniony	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany w zakresie uzgadniania z Prezesem UTK.
107.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 4 ustawy o tk)	udostępnienie „wykazu” przeprowadzonych ocen nie służy niczemu, bowiem sam wykaz bez stosownego opisu wyników i choćby skrótovej analizy nie wpłynie w żaden sposób na stan wiedzy i poziom bezpieczeństwa. Ponadto, wydaje się, że taki obowiązek jest nadmiarowy i efekty nie zrównoważą kosztów na to poniesionych. Zbiorcza ocena wszystkich zmian i procesów zarządzania ryzykiem w postaci wniosków z przeglądu zarządzania oraz celów bezpieczeństwa zawartych w programie poprawy bezpieczeństwa jest wystarczająca. Jeżeli zmiana dotyczy danego stanowiska to i tak musi być przekazana zatrudnionemu w ramach wdrażania tej zmiany. Zgodnie z propozycją zapisu konieczne będzie informowanie każdego zatrudnionego o wszystkich zmianach co kwartał, nawet w sytuacji gdy zmiana ich nie dotyczy. Jednocześnie należy wskazać, że wdrażany przepis Dyrektywy 798/2019 nie nakazuje ustalenia ad hoc okresu częstotliwości przekazywanej informacji - a wręcz odwrotnie - interpretacja tego przepisu, może wskazywać na dowolność ustalania tego terminu, ze względu na wielkość przedsiębiorstwa.	Uwaga została uwzględniona (po modyfikacjach).
108.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 14 (art. 17aa ustawy o tk)	Proponujemy zmianę brzmienia art. 17aa na: „Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym, którzy byli pasażerami pociągu uczestniczącego w wypadku a uruchomionego przez danego	Uwaga została uwzględniona.

			przewoźnika i ich rodzinom przez informowanie: 1) o procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego; 2) o możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt przewoźnika kolejowego Uzasadnienie: Art. 9 ust. 5 Dyrektywy Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. mówi w trzecim akapicie o zapewnieniu pomocy szczególnie w kontekście Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 z dnia 23 października 2007 r. Rozporządzenie to określa prawa i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Pozostawienie zapisu bez uzupełnienia spowoduje rozszerzenie uprawnień do tego typu pomocy na ofiary wypadków z poza systemu kolejowego, czyli kierowców samochodów, którzy wymusili pierwszeństwo na przejeździe kolejowo-drogowym, osoby postronne nielegalnie przechodzące przez tory, samobójców itd. Ponadto w przypadku braku zapisów rozstrzygających, który z przewoźników odpowiada za którego pasażera może nastąpić paraliż tych działań w przypadku gdy w wypadku uczestniczyły pociągi dwóch różnych przewoźników. Brak jest także jakichkolwiek informacji w jaki sposób przewoźnik kolejowy ma realizować powyższe zapisy.	
109.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 15 (art. 17e ust. 2 ustawy o tk)	W art. 17e z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa „<i>zwolnieni są przedsiębiorcy wykonujący wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust 2 pkt 1, oraz torach stacyjnych wyznaczonych przez zarządcę do obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust 2 pkt 1 lit c-e</i>”. Zapisy ustawy nie są spójne i stawiają różne wymagania dla tej samej czynności - operator bocznicy i wjazd do stycznej stacji. Pomimo tego, że nie wymaga się certyfikatu bezpieczeństwa na wjeżdżanie w stację, to już wymagania względem pracowników są ograniczone do przeprowadzania manewrów (maszynista bez świadectwa nie może ich robić) i zupełnie nie	Uwaga została uwzględniona. Wyłączenie zostało rozszerzone o infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust 2 pkt 1 lit. b.

			wolno wjeżdżać pojazdem „manewrowym” w stację. I tak, analizując na poziomie organizacji np. operator bocznicy nie musi posiadać certyfikatu, żeby wjechać z bocznicy w stację, jeżeli chce robić w tej stacji manewry musi wyszkolić maszynistów na świadectwo i dodatkowo wszystkie pojazdy, które wjeżdżają w stacje muszą mieć „homologacje” liniową. Wydaje się to niespójne, ponieważ gdyby taki podmiot miał SMS, mógłby zarządzać odpowiednio tym ryzykiem w zależności od warunków lokalnych.	
110.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 16 (art. 18a ust. 5 ustawy o tk)	Zgodnie z art. 12 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei <i>„Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest ważna pięć lat i może być odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury. Jest 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”</i>. Analiza tego przepisy wskazuje, że wymóg konieczności dokonania autoryzacji bezpieczeństwa w przypadku konieczności dokonania zmian w jej treści nie został przewidziany przepisami tej dyrektywy, a zatem można przyjąć, że jest nadmierny. Propozycja zapisu: <i>„Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o których mowa w ust 4.”</i>	Uwaga została uwzględniona.
111.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 18 (art. 18bd ust. 2 ustawy o tk)	W projektowanym art. 18bd. ust. 2 brakuje wyjaśnienia użytego tam określenia „znaczących zmian”. Brak takiego jednoznacznego określenia lub odniesienia do przepisu, w którym określone są ramy może w przyszłości prowadzić do nieporozumień na linii Obywatel - Urząd. W przepisie brak także informacji co jest terminem wiążącym dla tych 7 dni. Czy jest to termin podjęcia decyzji o zmianie przez zespół oceniający, czy	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany.

			też jest to data zakończenia procesu oceny znaczenia zmiany tj. data akceptacji raportu z oceny znaczenia zmiany.	
112.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 26 (art. 23b ust. 9 ustawy o tk)	Na jakiej zasadzie i w jaki sposób zarządca ma przeprowadzać testy a nie uprawniona jednostka? Zarządca nie ma kompetencji do realizacji badań/testów pojazdu. Chodzi chyba raczej o udostępnienie przez zarządcę infrastruktury do przeprowadzenia badań	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany.
113.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 35 (art. 23k ust. 2 i 3 ustawy o tk)	Na jakiej zasadzie i w jaki sposób zarządca ma w terminie 3 miesięcy wykonać badania pojazdu kolejowego?	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany.
114.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 35 (art. 23k ust. 1 pkt 3 ustawy o tk)	Zapis ten jest niezrozumiały. Na czym ma polegać „odpowiednia integracja” w pociągu? W jakim/którym pociągu? W jaki sposób można zbadać integrację pojazdu w pociągu np. wagonu towarowego z uwzględnieniem SMS?	Projektowany przepis realizuje wymóg art. 23 ust. 1 lit. c dyrektywy 2016/797, jest zatem obowiązkiem implementacji tego przepisu. Omawiane pojęcia stanowią materię przepisów UE stosowanych bezpośrednio.
115.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 35 (art. 28g ust. 1 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: „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.” Uzasadnienie: Istnieje konieczność doprecyzowania zakresu „wszelkich posiadanych informacji” lub wykreślenie tego zapisu z projektu. Po natychmiastowym	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowany przepis został doprecyzowany. Natomiast Dyrektywa 2016/798 nie precyzuje że przekazywania informacji ma

			zgłoszeniu, PKBWK oraz Prezes UTK mogą na podstawie innych przepisów żądać przekazania informacji niezbędnych dla rozpoznania danej sytuacji. Fizycznie niemożliwe jest przekazywanie stu procent dokumentacji stanowiącej przedmiot pracy komisji kolejowej powołanej przez przedsiębiorstwo kolejowe, z uwagi na fakt, że nierzadko bywają to setki i tysiące stron dokumentów.	następować na żądanie organów, więc taka zmiana stanowiłaby nadregulację.
116.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 35 art. 28h ust. 2 pkt 4, pkt 9 i ust. 3a ustawy o tk)	rozszerzono obowiązek podmiotów uwikłanych w zdarzenie z samego zawiadomienia PKBWK i UTK na obowiązek przekazywania wszelkich niezbędnych informacji oraz rozszerzono prawo członków PKBWK o dostęp do informacji i zapisów posiadanych przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu oraz przez UTK, a w niektórych przypadkach także Agencję. Jest to rozwiązanie logiczne. Nasuwa się jedynie pytanie jak je pogodzić z kwestiami tajemnicy handlowej? Bezpieczeństwo powinno mieć priorytet, ale Komisję powinna obowiązywać tajemnica obejmująca dane, które nie są związane z poprawą bezpieczeństwa i nie muszą być ujmowane w raporcie.	Projektowane przepisy wynikają z wymogów dyrektywowych. Dyrektywa 2016/798 nie reguluje kwestii tajemnicy przedsiębiorcy.
117.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 1 pkt 59 (art. 28m ust. 5 ustawy o tk)	Proponujemy całkowite jego usunięcie. Wnioskowany zapis spowoduje powrót nadzoru Przewodniczącego PKBWK nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Zapis ten został uchylony na przełomie 2016 i 2017 roku po audycie Agencji Kolejowej UE. Uznano wtedy, że zakres zadań PKBWK, czyli Krajowego Organu Dochodzeniowego powinien być zgodny z zakres określonym w „Dyrektywie Bezpieczeństwa”. Zarówno stara jak i nowa Dyrektywa Bezpieczeństwa nie przewiduje takiego zakresu zadań dla Krajowych Organów Dochodzeniowych, ponieważ zakres ten pokrywałby się z nadzorem już sprawowanym w ramach porządku prawnego. Zadania Krajowych Organów Dochodzeniowych są przedstawione w Rozdziale V Dyrektywy KE 2016 / 798. Reasumując proponowany zapis: 1. Jest sprzeczny z treścią rozdziału V Dyrektywy 2016/798 i wykracza	Uwaga została uwzględniona.

			poza zakres zadań przewidzianych dla Organów Dochodzeniowych (PKBWK). 2. Może prowadzić do ograniczenia niezależności PKBWK poprzez angażowanie się w wewnętrzne procesy podmiotów rynku kolejowego. 3. Wprowadzi zamieszanie związane z poza proceduralnym i nieokreślonym żadnymi przepisami nadzorem nad kluczowym elementem SMS - badaniem zdarzeń kolejowych przez Organ do tego nieuprawniony, w przeciwieństwie do już określonych zasad nadzoru i organów, które są kompetentne w tym zakresie.	
118.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Art. 3 ust. 1-6	Art. 3 ust. 1-6 wprowadza w okresie przejściowym umorzenie wniosków złożonych według poprzedniego stanu prawnego. Może to spowodować poważne komplikacje. Według danych dostępnych na stronie UTK dla kilkudziesięciu posiadaczy certyfikatów ważność tych certyfikatów kończy się w okresie wrzesień-grudzień 2020. Przedsiębiorcy muszą złożyć wniosek o przedłużenie ważności nie mniej niż trzy miesiące przed końcem ważności danego dokumentu czyli według przepisów przed zmianą, po czym zgodnie z proponowanymi zapisami postępowania te zostaną umorzone. Wnioskodawcy złożą więc nowe wnioski według nowych przepisów ale termin ważności certyfikatów skończy się zanim przedsiębiorca w trybie administracyjnym otrzyma nowy dokument. Przykładowo, ustawa zostanie uchwalona we wrześniu, wejdzie w życie po 3 miesiącach czyli w grudniu. Przewoźnik, któremu kończy się ważność certyfikatu złoży wniosek do Prezesa UTK w październiku. Może wystąpić sytuacja, w której w grudniu Prezes UTK zgodnie z nowelą umorzy to postępowanie a przewoźnik pozostanie bez certyfikatu. Co prawda w art. 4 projektu przewidziano zachowanie ważności certyfikatów wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy, niemniej „zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane/' czyli również z zachowaniem terminu ich ważności.	Uwaga została częściowo uwzględniona – umorzenie będzie dotyczyło postępowań o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa, natomiast postępowania w sprawie wydania autoryzacji bezpieczeństwa będą kontynuowane w oparciu o nowe przepisy. Nie ma natomiast możliwości prawnego zastosowania tego zabiegu do postępowań o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa.

119.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	art. 10	W art. 10 ustawy zmieniającej powinien być użyty rok 2020 a nie 2019 (lub całkowicie usunięty). Raporty przewoźników w sprawie bezpieczeństwa za 2019 r. zostały już złożone, więc zapis bez zmiany roku będzie martwy.	Uwaga została uwzględniona.
120.	SEIMTS	Całość projektu	Projekt zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym ma związek z obowiązkiem implementacji do prawa krajowego postanowień dyrektywy PE i Rady (UE) 2016/798 z 11 maja 2016 roku w sprawie interoperacyjności systemu kolei oraz postanowień dyrektywy PE i Rady (UE) z dnia 11 maja 2016 roku, w sprawie bezpieczeństwa kolei. Na wstępie należy wspomnieć, że pierwotny termin implementacji postanowień w/w dyrektyw do prawa krajowego był określony w tych dyrektywach na dzień 16 czerwca 2019 roku. Termin ten był, na wniosek Polski, przedłużony o rok a obecnie jest wydłużony do końca października 2020 roku, z uwagi na sytuację związaną z epidemią koronawirusa. Od daty uchwalenia dyrektyw minęły zatem już 4 lata. W perspektywie kolejnych implementacji prawa unijnego proponujemy aby Ministerstwo Infrastruktury przeprowadzało konsultacje w środowisku kolejowym dotyczące polityki implementacji. Wówczas, zaraz po opublikowaniu nowych regulacji prawa unijnego można będzie przedstawić je firmom z sektora kolejowego oraz zapytać je, które z tych regulacji powinny być implementowane od ręki, z którymi można trochę poczekać oraz w jakich sprawach występować o czasowe derogacje. Odnosząc się do projektu zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym – projekt zmian z 23 lipca 2020 roku, przedstawiamy poniższe uwagi. Uwagi ogólne W projekcie pominięto całkowicie wyniki prac grup roboczych, tak w obszarze bezpieczeństwa (grupa przy UTK), jak i interoperacyjności	Wbrew twierdzeniu SEIMTS wyniki prac grup roboczych w istotnym stanowiły podstawę do napisania przedmiotowego projektu ustawy, w szczególności w odniesieniu do tematyki bezpieczeństwa systemu kolei. Merytorycznie odniesiono się do uwag szczegółowych w kolejnych wierszach.

			(grupa przy Instytucie Kolejnictwa) powołanych w zeszłym roku z inicjatywy Departament Kolejnictwa, w których brali udział również przedstawiciele naszego Stowarzyszenia. W związku z tym w wielu miejscach wprowadzone zmiany nie zapewniają spójności nowych zapisów z przepisami UE; m.in. w takich kwestiach, jak odnowienie podsystemu, działalność jednostek wyznaczonych i notyfikowanych, zatwierdzenie przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej projektów dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS. Dodatkowo, przepisy przejściowe zaproponowane w przedmiotowym projekcie są nieścisłe i niekonsekwentne. W ramach grupy roboczej ds. interoperacyjności oraz jednostek notyfikowanych pod przewodnictwem dr. hab. inż. Marka Pawlika z udziałem przedstawicieli UTK. Był wypracowany projekt zmian w ustawie o transporcie kolejowym, przekazany Ministerstwu Infrastruktury, który obejmował: 1. Napisany od nowa rozdział dotyczący interoperacyjności, ze względu na dużą liczbę poprawek. 2. Zmianę statusu jednostek z Art. 22g w zakresie wykonywania weryfikacji podsystemów na zgodność z wymaganiami krajowymi – większa dostępność jednostek na rynku. 3. Uporządkowanie oceny zgodności wyrobów krajowych stosowanych w kolejnictwie a związanych z bezpieczeństwem, zgodnie z ustawą o systemach oceny zgodności i na nadzoru rynku z 13 kwietnia 2016. 4. Projekt zawierał zmiany wynikłe nie tylko z IOD 2016/797 ale również z współtowarzyszących rozporządzeń np. UE 2019/250 dot. wzorów certyfikatów i deklaracji weryfikacji.	

			Żadna z tych propozycji nie została uwzględniona. W rezultacie powstały m.in. takie niekonsekwencje, jak: 1. Czasami zmienia się redakcję oryginalnej treści, która przecież jest już w języku polskim zdefiniowana, 2. Przepisuje się treści załączników rozporządzeń np. dot. wymagań dla ECM, a przecież obowiązują one z mocy prawa, 3. Nie uwzględnia się wszystkich rozporządzeń współtowarzyszących IOD 2016/797.	
121.	SEIMTS	Art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Ad Art. 1 pkt 3) Nie uwzględniono szeregu zagadnień, które w prawie krajowym powinny mieć umocowanie ustawowe. Na przykład regulacje rozporządzenia 2019/250 wprowadzające pojęcie pośredniego potwierdzenia i szczególne warunki jego wydawania i stosowania. W pkt 3) art. 1 brak jest propozycji zmian definicji. Kwestia ta wiąże się z innymi przepisami, np. art. 25cb. Rozwiązania regulacyjne w prawie krajowym powinny w jednoznaczny sposób być budowane na zasadach europejskiej strategii bezpieczeństwa i interoperacyjności oraz systemu harmonizacji technicznej i oceny zgodności – lub przynajmniej klarownie nawiązywać do celu danej regulacji jako genezy potrzeb. W tym kontekście świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji, jeśli mają być w dalszym ciągu stosowane, jako element krajowego systemu wprowadzania do obrotu i dopuszczania do eksploatacji, powinny być „obudowane” przepisami w taki sposób, aby system był „kompletny” w rozumieniu regulacji europejskich. Tzn. –, tak aby klarownie podzielone były role pomiędzy instytucje zaangażowane w nadzór, na wszystkich etapach rozwoju projektów, prowadzących do wydania świadectwa i w trakcie eksploatacji. Takiego stanu nie spełniał system dotychczasowy i nie spełnia również system proponowany wg planowanych rozwiązań zmian do ustawy.	Uwaga została uwzględniona. Dodano szereg nowych definicji oraz dokonano modyfikacji niektórych definicji istniejących w projekcie

122.	SEIMTS	art. 1 pkt 26 (art. 23b ust. 9 ustawy o tk)	Jednym z przykładów zmian o niejasnych przyczynach proponowanego rozwiązania jest nowe brzmienie wg Art. 1 pkt 26): „Art. 23b. 9 Zarządca przeprowadza testy, o których mowa w ust. 7, nie później, niż w terminie trzech miesięcy od dnia zgłoszenia przez Agencję lub Prezesa UTK żądania ich przeprowadzenia.” Zobowiązanie zarządcy infrastruktury do prowadzenia testów pojazdu za producenta jest nie uzasadnione. Zgodnie z art. 21 Dyrektywy 2016/797 Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą dokłada wszelkich starań by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie trzech miesięcy. Z tego wynika, że zarządca jedynie udostępnia infrastrukturę celem przeprowadzenia testów. Zaproponowany przepis jest niezgodny z dyrektywą.	Uwaga została uwzględniona. Przedmiotowy przepis został zmodyfikowany.
123.	SEIMTS	art. 1 pkt 37 (art. 25a ust. 4 ustawy o tk)	Przykładem braku konsekwencji w rozwiązaniach terminologicznych jest m.in. Art. 1 pkt 37) „2) deklaracja weryfikacji potwierdzająca zgodność podsystemu i spełnianie wymagań zawartych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.” W projekcie zmian w ustawie brak jest definicji deklaracji weryfikacji, brak odniesienia do przedmiotowego dokumentu w jakimkolwiek innym miejscu ustawy, w tym podstawowo w rozdziałach dotyczących jednostek wyznaczonych. Jeżeli jednak ustawodawca zamierza zastosować tego typu dokument, to powinien on, celem zachowania spójności przepisów, zostać umieszczony w innych art. ustawy o transporcie kolejowym (w szczególności art. 4 i 25cb). W związku z powyższym powinna być dokonana weryfikacja projektu z	Uwaga została uwzględniona. Przedmiotowy przepis został zmodyfikowany

			uwzględnieniem dorobku grup roboczych.	
124.	SEIMTS	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Postulat: Zawarcie w przepisach ustawy o transporcie kolejowym, jednoznacznej stwierdzenia, zgodnego ze strategią UE w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności, z którego wynikałoby że: systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do systemu kolei UE powinno w głównej mierze opierać się na zarządzaniu ryzykiem, czemu służyć ma wdrożenie i stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa (CSM), a w szczególności odnoszącej się do wyceny i oceny ryzyka (CSM RA).	Uwaga została uwzględniona. Zmodyfikowana została definicja systemu zarządzania bezpieczeństwem.
125.	SEIMTS	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Uzasadnione jest usunięcie różnic w treści znaczeniowej terminów: wypadek kolejowy oraz incydent, jakie wciąż występują pomiędzy treścią ustawy o transporcie kolejowym a dyrektywą sprawie bezpieczeństwa (starą i nową).	Uwaga została uwzględniona. Przedmiotowe definicje zostały zmodyfikowane.
126.	SEIMTS	art. 10 ust. 1a ustawy o tk	Istnieje wątpliwość czy termin: „bezpieczeństwo ruchu kolejowego” występujący w art. 10 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym - faktycznie wyczerpuje wszystkie aspekty bezpieczeństwa, które są przedmiotem regulacji w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa? Proponuje się rozszerzenie tego zapisu przez dodanie: i inne aspekty bezpieczeństwa będące przedmiotem regulacji w niniejszej ustawie. Możliwe, że formalnie powinno zostać wskazane jakie inne organy są właściwe dla innych aspektów bezpieczeństwa -nie związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym. W szczególności dotyczy to również wymagania zasadniczego bezpieczeństwa ujętego w TSI PRM, tj. bezpieczeństwa związanego z zapewnieniem dostępności infrastruktury kolejowej dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).

127.	SEIMTS	art. 25b ustawy o tk	Zapisy art. 25b ustawy o transporcie kolejowym sugerują „tożsamość” terminów „wprowadzenie do obrotu” i „wprowadzenie do eksploatacji”, co może prowadzić do błędnej interpretacji, że wyrób ze statusem wprowadzony do obrotu (np. innymi przepisami harmonizacyjnymi „nowego podejścia” niż dyrektywa kolejowa) jest dopuszczony do eksploatacji w kolejnictwie - co nie jest właściwe. Pytanie czy obecny stan regulacyjny pozwala Prezesowi UTK prowadzić nadzór nad rynkiem wyrobów w całym zakresie rodzajowym i typologicznym, który jest ważny dla bezpieczeństwa systemu kolejowego? Jeśli nie, to konieczne jest zidentyfikowanie innych organów, które mając status wyspecjalizowanych w nadzorze działają w odniesieniu do wyrobów ważnych również dla kolejnictwa. Jest oczywiste, że jednoznaczność w zakresie tych zagadnień wpływa na możliwość racjonalnego prowadzenia zarówno działań rozwojowych jak i nadzoru w kolejnictwie. W perspektywie istotnych zmian, jakie dotyczyć będą jednostek oceny zgodności i zwiększenia zakresu zadań prowadzonych bezpośrednio przez Agencję, poruszona kwestia powinna być uporządkowana.	Uwaga została uwzględniona. Przedmiotowy przepis został zmodyfikowany i dodany do projektu ustawy.
128.	SEIMTS	Całość projektu	Kompetencje i zasady funkcjonowania podmiotów, które mogą/będą mogły wykonywać funkcje lub zadania zarządcy infrastruktury, w związku z koniecznością wdrożenia przepisów dyrektywy 2012/34/UE Podmioty, o których mowa, mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego we wszystkich niemal aspektach. Konieczne jest zatem, ustanowienie zasad/przepisów, które zapewnią, że ich działanie będzie regulowane takimi samymi wymaganiami, jakie mają zastosowanie do zarządcy infrastruktury wg definicji. Najprostszym rozwiązaniem jest nałożenie obowiązku autoryzacji bezpieczeństwa lub zobowiązanie do stosowania określonych rozwiązań w zakresie systemów zarządzania w tych podmiotach - odpowiednio do zakresu funkcji i zadań wykonywanych w zastępstwie IM i przy założeniu,	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).

			że w pełni podlegają nadzorowi Prezesa UTK.	
129.	SEIMTS	Całość projektu	Ponadto do rozważenia przedkładamy propozycję ustanowienie przepisu upoważniającego Prezesa UTK do „wydawania decyzji (na wniosek zarządcy infrastruktury) o konieczności lub braku konieczności uzyskania (w określonym zakresie) autoryzacji bezpieczeństwa przez podmioty, którym powierzone może być wykonanie określonych funkcji lub zadań zarządcy infrastruktury.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
130.	SEIMTS	art. 17b	W treści art. 17b nie wymieniono bezpośrednio jednostek projektujących / projektanta, jako podmiotów zobowiązanych, co jest przyczyną nieporozumień i złych relacji pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w realizację szczególnie dużych przedsięwzięć inwestycyjnych. Proponujemy doprecyzowanie tego art. poprzez dodanie do katalogu podmiotów projektujących.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
131.	SEIMTS	Art. 1 pkt 5 (art. 13 ust. 1a pkt 4 ustawy o tk)	Podstawy formalne do działań kontrolnych ze strony UTK w odniesieniu do podmiotów zobowiązanych do zarządzania ryzykiem w zakresie przestrzegania podstawowych zasad realizacji procesu oceny znaczenia zmiany, analizy ryzyka oraz dokumentowania działań w tym zakresie Ustanowienie przepisów regulujących ten aspekt nadzoru na bezpieczeństwem będzie miał ogromny wpływ na zwiększenie zakresu wdrożenia wspólnych metod bezpieczeństwa, w szczególności zarządzania bezpieczeństwem przez zarządzanie ryzykiem - tj. CSM RA, co wpłynie również, na jakość prowadzonych analiz i ogólny wzrost poziomu bezpieczeństwa. W związku z powyższym, należałoby uzupełnić punkt 4) w art. 13 ust. 1a treścią: „- kontrola stosowania przez podmioty zobowiązane wg art. 17b do stosowania CSM RA zgodnie z podstawowymi zasadami dokumentowania procesu, przestrzegania obowiązku wzajemnego informowania	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).

			zainteresowanych stron, stosowania właściwych kryteriów oceny znaczenia zmiany oraz kompetencji członków zespołu oceny znaczenia zmiany.”	
132.	SEIMTS	art. 13 ust. 3a ustawy o tk	do rozważenia jest rozszerzenie kompetencji Prezesa UTK przez dodanie do ust. 3a następujących pozycji: „gromadzi informacje i monitoruje wysokość nakładów przeznaczanych na rzecz rozwoju i zarządzania bezpieczeństwem w systemie kolejowym, zarówno w zakresie podstawowej działalności operacyjnej podmiotów kolejowych, jak i w ich działaniach inwestycyjnych. Może żądać w tym zakresie od podmiotów rynku kolejowego stosownych informacji. współpracuje z ośrodkami naukowo-badawczymi, zajmującymi się problematyką i rozwoju i eksploatacji krajowego systemu kolejowego, w szczególności w zakresie optymalizacji działań na rzecz bezpieczeństwa i rozwoju pozycji transportu kolejowego w krajowym systemie transportowym. monitoruje dostępność do norm i specyfikacji technicznych oraz innych dokumentów warunkujących wykonywanie prawa w zakresie spełniania wymagań związanych z bezpieczeństwem i rozwojem krajowego systemu kolejowego. nadzór nad tzw. ryzykami wspólnymi pojawiającymi się na styku odpowiedzialności poszczególnych uczestników systemu kolejowego, w tym w ramach realizacji różnych, przenikających się, inwestycji kolejowych;	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
133.	SEIMTS	Art. 1 pkt 41 (art. 25d ust. 1 pkt 1 ustawy o tk)	dot. Art. 25d, ust. 1, pkt 1 jest: 1) w TSI nie ujęto wszystkich aspektów zasadniczych wymagań, w tym punktów otwartych; składnia zdania wskazuje, iż zapis ma zastosowanie do TSI w którym nie	Uwaga została uwzględniona.

			ma punktów otwartych, powinno być: 1) w TSI, w szczególności dotyczących punktów otwartych, nie ujęto wszystkich aspektów zasadniczych wymagań;	
134.	SEIMTS	Art. 1 pkt 41 (art. 25d ust. 1 pkt 3 ustawy o tk)	dot. Art. 25d, ust. 1, pkt 3 jest: 3) zachodzi szczególny przypadek; nieprecyzyjne sformułowanie, powinno być: 3) zachodzi szczególny przypadek, zdefiniowany w TSI;	Uwaga została uwzględniona.
135.	SEIMTS	Art. 1 pkt 43 (art. 25ea ust. 1 ustawy o tk)	dot. Art. 25ea, ust. 1 jest: „Art. 25ea. 1. Zarządca lub przewoźnik kolejowy obowiązany jest złożyć do Agencji wnioski o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych związanych z planowaną zabudową urządzeń przytorowych systemu ERTMS w ramach projektu obejmującego linie kolejową lub jej fragment, kilku linii kolejowych lub sieci kolejowej; nieprecyzyjne sformułowanie, nie zdefiniowano skali zmiany – jaka zmiana implikuje obowiązek ? powinno być: „Art. 25ea. 1. W przypadku wymaganego dopuszczenia do eksploatacji, Zarządca lub przewoźnik kolejowy obowiązany jest złożyć do Agencji wnioski o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych związanych z planowaną zabudową urządzeń przytorowych systemu ERTMS w ramach projektu obejmującego linie kolejową lub jej fragment, kilku linii kolejowych lub sieci kolejowej;	Uwaga została uwzględniona (przedmiotowa propozycja została zmodyfikowana).

136.	SEIMTS	Art. 1 pkt 48 (art. 25k ust. 2 ustawy o tk)	Zapisy art. 25k ust. 2 proponuje się doprecyzować w sposób następujący: 2. W przypadkach modernizacji podsystemu strukturalnego zarządcy albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt wraz z ~~oceną znaczenia wprowadzanej zmiany~~, pełną dokumentacją analizy ryzyka i oceny bezpieczeństwa, przeprowadzoną zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Z tym, że uznajemy, że korzystniej - z wielu względów, byłoby użycie w tym przypadku terminu przebudowy, a nie modernizacji.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
137.	SEIMTS	Art. 1 pkt 48 (art. 25k ust. 3 ustawy o tk)	dot. Art. 23k, ust. 3 jest: 3. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca przeprowadza dodatkowe badania pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wniosku.”; powinno być: 3. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, jednostka wyznaczona przeprowadza dodatkowe badania pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wniosku.”;	Uwaga została uwzględniona (przedmiotowa propozycja została zmodyfikowana).
138.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Zaproponowana definicja <i>kolei lekkiej</i> wymaga rozszerzenia również na obszary pozamiejskie. W tym celu sformułowanie „podmiejski” należałoby zamienić „pozamiejski”. Wynika to z faktu, że szeroko zakreślone, ambitne plany rewitalizacji lub odbudowy lokalnych systemów transportowych, opisane m.in. w Programie Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej „Kolej Plus”, obejmują zarówno	Uwaga nie została uwzględniona. Dyrektywa 2016/797 (art. 2 pkt 29) mówi o „miejskim lub podmiejskim szynowym systemie

			obszary zurbanizowane, jak również tereny wiejskie. W naszej opinii zastosowanie poszerzonej formuły „kolei lekkich” - zwłaszcza na liniach małoobciążonych - znacznie poprawiłoby ekonomkę eksploatacji takich systemów, zwiększając dzięki temu zasięg transportu publicznego i przybliżając uruchomienie przewozów.	transportowym”.
139.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 7 (art. 13ab ust. 1 ustawy o tk)	Uwzględniając, że ww. sprawach wymiana korespondencji pomiędzy Prezesem UTK a wnioskującym ma przebiegać w całości za pośrednictwem narzędzia internetowego, a zgodnie z art. 13ab ust. 7 u.t.k. zachowanie terminu jest uzależnione od złożenia dokumentacji przed jego upływem, należałoby wprowadzić dodatkowy, uzupełniający kanał komunikacji. Propozycja w tym zakresie wynika z obawy, że w przypadku awarii systemu dokumenty nie zostaną dostarczone w wymaganym terminie, a tym samym złożenie wniosku np. o ponowne rozpatrzenie sprawy okaże się nieskuteczne. Jest to szczególnie istotne, w sytuacji, w której zg. z art. 13a w ust. 1 przewidziano wyłączenie z zastosowania reguł ujętych w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego. Dlatego proponujemy, aby w przypadku awarii, przeciążenia lub zawieszenia systemu, zasada ogólna jaką jest dokonywanie doręczeń za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, nie była bezwzględnie obowiązująca.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
140.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 8 lit. c (art. 14 ustawy o tk)	W naszej opinii konieczne jest doprecyzowanie tego przepisu, tak aby nie stwarzał pola do nadinterpretacji. Warto podkreślić, że do wprowadzenia środka tymczasowego, zgodnie z dyrektywą 2016/798 muszą być spełnione dwie przesłanki - podjęcie działań nadzorczych przez Prezesa UTK i równoległe stwierdzenie istotnego ryzyka dla bezpieczeństwa. Tymczasem w ustawie zmieniającej jest mowa tylko o kwestii ryzyka dla bezpieczeństwa.	Uwaga została uwzględniona w odniesieniu do pierwszej części uwagi do tego punktu. W kwestii „istotnego

			Po drugie, zdefiniowania wymaga samo pojęcie „istotnego ryzyka dla bezpieczeństwa”. Pojęcie to występuje w kilku miejscach, w tym m.in. przy okazji decyzji Prezesa UTK dotyczących wyłączenia pojazdu z ruchu. W naszej opinii punktem wyjścia dla takiej definicji powinien być motyw 29 dyrektywy 2016/798, gdzie „istotne ryzyko dla bezpieczeństwa” jest rozumiane jako poważne nieprzestrzeganie obowiązków prawnych lub wymogów bezpieczeństwa, które samo w sobie lub w szeregu następujących po sobie wydarzeń może spowodować wypadek lub poważny wypadek. Po trzecie, zakreślić należy ramy czasowe obowiązywania środków tymczasowych. Samo stwierdzenie, że jeśli okres ich obowiązywania przekracza trzy miesiące Prezes UTK zwraca się do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (art. 18bf ust. 1 u.t.k.) nie jest w tym zakresie wystarczający. W dyrektywie 2016/798 jasno wskazano, że w przypadku wystąpienia na drogę sądową tymczasowe środki bezpieczeństwa mogą być stosowane do końca kontroli sądowej. W przepisach wdrażających dyrektywę takiego przepisu jednak nie uwzględniono. Po czwarte, w projektowanym art. 14 ust. 2 c u.t.k. należałoby wskazać katalog okoliczności, w których Agencja może zwrócić się o wycofanie lub modyfikację środka tymczasowego. W tym kontekście źródłem może być dyrektywa 2016/798 i art. 17 ust. 6, który wskazuje na okoliczności zastosowania przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa środków nieproporcjonalnych do sytuacji.	ryzyka dla bezpieczeństwa” – motyw dyrektywy nie podlegają implementacji. Odnosnie trzeciej części uwagi - zgodnie z art. 16 par 2 KPA Decyzje mogą być zaskarżane do sądu administracyjnego z powodu ich niezgodności z prawem, na zasadach i w trybie określonych w odrębnych ustawach. Odnosnie czwartej części uwagi – katalog okoliczności dotyczy Agencji i to od jej decyzji zależy czy i kiedy zwróci się o wycofanie lub modyfikację środka tymczasowego.
141.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 8 lit. e (art. 14 ust. 3a ustawy o tk)	W art. 17 ust. 10 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 przewidziano, że każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa może skierować ostrzeżenie do zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, w przypadku gdy nie przestrzegają oni swoich obowiązków	Uwaga nie dotyczy art. 1 pkt 8 lit. e projektu. Niemniej jednak została uwzględniona

			określonych w ust. 1. Pisemne ostrzeżenie może w tym zakresie dotyczyć zarówno zarządców infrastruktury, jak i przedsiębiorców kolejowych nieprzestrzegających zasad określonych w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem. Przepisy dyrektywy 2016/798 wskazując na definicję przedsiębiorców kolejowych nawiązują do art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz UE 343/32). Zgodnie z nimi przedsiębiorstwo kolejowe oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, posiadające licencję, którego działalność podstawowa polega na czynnym świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia pojazdy trakcyjne. Przypadek ten obejmuje także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają pojazdy trakcyjne oraz każde inne przedsiębiorstwo, 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.	poprzez doprecyzowanie definicji przewoźnika kolejowego.
142.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 8 lit. e (art. 14 ust. 3a ustawy o tk)	W naszej opinii projektowany przepis art. 14 ust. 3a u.t.k. ujmuje sprawę zbyt szeroko, zarówno w zakresie podmiotowym i przedmiotowym. Lista podlegających regulacji przedsiębiorstw powinna zostać w tym przypadku ograniczona do zarządcy infrastruktury i podmiotów mieszczących się w definicji <i>przedsiębiorstwa kolejowego</i> wskazanej w dyrektywie 2016/798. Zapis powinien natomiast dotyczyć nieprzestrzegania zasad określonych w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem, a nie szerokorozumianego naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa. Dodatkową wątpliwość budzi w tym przypadku również powielanie mechanizmów informujących/ostrzegających o stwierdzonych nieprawidłowościach. Przykładowo -nieprzestrzeganie przepisów z zakresu bezpieczeństwa stwierdzane jest podczas kontroli Prezesa UTK, z	Uwaga nie została uwzględniona. W ocenie MI transpozycja przedmiotowych przepisów jest dokonana zgodnie z wymogami dyrektywy 2016/798.

			której to sporządza się protokół oraz wystąpienie pokontrolne. W pierwszym z tych dokumentów wyszczególnione są nieprawidłowości i naruszone przepisy, a w drugim zawarte są m.in. wnioski pokontrolne z określeniem terminu ich usunięcia. Na podstawie wyników kontroli Prezes UTK wszczyna postępowanie dotyczące naruszenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w którym wyznacza termin na usunięcie nieprawidłowości. Skoro na etapie kontroli stwierdzane są naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa i podmioty wzywane są do ich usunięcia w określonym terminie, to zbytecznym wydaje się stosowanie w tym przypadku kolejnego narzędzia administracyjnego jakim jest ostrzeżenie.	
143.	Fundacja ProKolej	art.1 pkt 13 (art. 17a ust. 3 i 4 ustawy o tk)	W art. 17a ust. 4 u.t.k. opisano kwestię przekazywania osobom zatrudnionym danych dotyczących wykazu przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem. Określono, iż zarządcy oraz przewoźnicy kolejowi są zobowiązani do przekazania takiego wykazu nie rzadziej niż raz na trzy miesiące. W naszej opinii zbiorcza ocena wszystkich zmian i procesów zarządzania ryzykiem w postaci wniosków z przeglądu zarządzania oraz celów bezpieczeństwa zawartych w programie poprawy bezpieczeństwa jest wystarczająca. Jeżeli zmiana dotyczy danego stanowiska to jest ona przekazywana w ramach wdrażania tej zmiany. Pozostawienie przepisu w proponowanym brzmieniu wiąże się z kolejnymi formalnościami po stronie zarządcy/przewoźnika, które w praktyce nie podnoszą bezpieczeństwa systemu kolejowego. Ich efekty nie zrównoważą tym samym nakładów pracy i zaangażowania pracowników. Odnosząc się do zaproponowanego kształtu art. 17a ust. 3 pkt 9 u.t.k. zauważyć należy, że obowiązek przyjęcia planów działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej jest wykonywany już w obecnym stanie prawnym. Wskazanie w u.t.k., że plany postępowania w sytuacji awaryjnej są elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem, bez	Uwaga w obydwu częściach została uwzględniona (zmodyfikowano projektowane przepisy w przedmiotowym zakresie).

			określenia z którymi organami i instytucjami należy takie plany uzgodnić, może okazać się podstawą zbyt ogólną do wskazania danemu urzędowi, że taki plan powinien być z nim uzgodniony.	
144.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 14 (art. 17aa ustawy o tk)	W opinii Fundacji art. 17aa u.t.k., należy uzupełnić o zapis, zgonie z którym przewoźnik kolejowy jest zobowiązany do podjęcia określonych działań pomocowych wobec osób ciężko rannych, którzy byli pasażerami pociągu, a także ich rodziny. Pozostawienie przepisu w dotychczasowym brzmieniu spowoduje rozszerzenie uprawnień do tego typu pomocy na osoby spoza systemu kolejowego, np. kierowców samochodów.	Uwaga została uwzględniona.
145.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 15 (art. 17e ust. 2 ustawy o tk)	W art. 17e ust. 2 u.t.k. wskazano, które podmioty zwolnione są z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Przepisy ustawy nie są jedna konsekwentne i stawiają różne wymagania dla analogicznych sytuacji - np. w kontekście wymagań dla operatora bocznicy w sytuacji wjazdu na stację styczną. W rezultacie, do wjazdu na stację operator bocznic, nie musi posiadać jednolitego certyfikatu, ale jeśli chce przeprowadzić na niej jakiekolwiek operacje musi zapewnić maszynistów z pełnymi uprawnieniami i pojazdy z „zezwozeniami liniowymi”. Analogiczne problemy budzi art.17e ust. 2 u.t.k. w przypadku obsługi linii funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei. W naszej opinii powinien on bowiem -, obok operatorów bocznic - uwzględniać również podmioty wskazane w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. b. Normalnotorowe systemy oddzielone od głównej sieci (koleje lokalne) posiadają bowiem stacje wspólne z krajową siecią kolejową. Między innymi ze względu na wymianę wagonów lub konieczność zapewnienia skomunikowani w ruchu pasażerskim ich eksploatacja nie jest możliwa bez wjazdu pociągów na stację wspólną. Przyjmując, że zwolnienia z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa dokonano dla podmiotów wskazanych w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. c-e u.t.k, wjazd na stacje styczne należy zapewnić również przewoźnikom posiadającym świadectwo	Uwaga została uwzględniona.

			bezpieczeństwa dla linii funkcjonalnie oddzielonych wymienionych w literze „b”.	
146.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 16 (art. 18a ust. 2 i 5 ustawy o tk)	W art. 18a ust. 2 u.t.k. wskazano, iż Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa na wniosek zarządcy infrastruktury, po dokonaniu oceny wniosku zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/762. Termin na podjęcie decyzji to 4 miesiące od uzyskania kompletnego wniosku. Aby uniknąć dalszego wydłużania powyższego terminu, należałoby równolegle wskazać konkretny termin na weryfikację kompletności dokumentacji. Jako wzór może tu posłużyć rozwiązanie zaproponowane przy okazji wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa (art. 18 bb ust. 1 u.t.k.). Dzięki temu procedura będzie przejrzysta i przewidywalna zarówno dla zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i Prezesa UTK.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja – dyrektywa 2016/798 nie zawiera regulacji w zakresie autoryzacji bezpieczeństwa.
			W sytuacji, w której wymóg aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa, w przypadku zmian w jej treści nie wynika z przepisów dyrektywy należy rozważyć również modyfikację art. 18a ust. 5 u.t.k. Zgodnie z art. 12 ust. 2 dyrektywy 2016/798 autoryzacja musi być aktualizowana w przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemach infrastruktury, sygnalizacji lub zasilania energią lub w zasadach ich eksploatacji i utrzymywania. Tym samym zmiany, które nie mają żadnego wpływu na bezpieczeństwo kolejowe (np. przeniesienie siedziby spółki) powinny być wyłączone z konieczności aktualizacji	Uwaga została uwzględniona.

147.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 18 (art. 18bd ustawy o tk)	Zgodnie z art. 18bd u.t.k. przewoźnik kolejowy z wyprzedzeniem 2 miesięcy informuje Prezesa UTK o rozpoczęciu przewozów na zmienionych warunkach dotyczących rodzaju i zakresu działalności. Zgodnie z tym samym przepisem przewoźnik w terminie 7 dni informuje Prezesa UTK o znaczących zmianach dotyczących liczby zatrudnionych osób lub typów użytkowanych pojazdów. W naszej opinii, pierwszy przepis znacznie ogranicza elastyczność w reagowaniu na zmieniające się warunki rynkowe. Przykładem może być tu nadzwyczajny popyt związany z okresem letnich szczytów przewozowych, w przypadku których dwumiesięczne wyprzedzenie całkowicie zablokuje możliwość uruchamiania dodatkowych pociągów - np. w miesiącach wakacyjnych. Wymóg informowania o zmianach zatrudnienia wymaga natomiast doprecyzowania, tak aby nie budził wątpliwości interpretacyjnych i miał analogiczne zastosowanie dla różnych sytuacji i podmiotów.	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowane przepisy wynikają z wymogów art. 17 ust. 2 dyrektywy 2016/798.
148.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 52 (art. 28g ust. 1 ustawy o tk)	w projektowanym art. 28g ust. 1 u.t.k. istnieje konieczność doprecyzowania zakresu pojęcia „wszelkich posiadanych informacji”. W wielu przypadkach, ze względu na różnorodność i obszerność materiałów niemożliwe może być bowiem przekazanie kompletnej dokumentacji stanowiącej przedmiot pracy komisji kolejowej.	Uwaga została uwzględniona (doprecyzowano przepis).
149.	Fundacja ProKolej	art. 1 pkt 59 (art. 28m ust. 5 ustawy o tk)	Wnioskujemy o wykreślenie zaproponowanej treści art. 28m ust. 5 u.t.k., zgodnie z którą nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisję kolejową powierza się przewodniczącemu Komisji (Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych). W naszej ocenie proponowany przepis jest sprzeczny z rozdziałem V dyrektywy 2016/798 i prowadzi do przekroczenia zakresu zadań przewidzianych dla Organów Dochodzeniowych, wskazanych w art. 22 ww. regulacji. Nadzór nad postępowaniami komisji kolejowych prowadzony jest obecnie dwójako: wewnętrznie, w ramach nadzoru nad SMS i MMS oraz CSM o	Uwaga została uwzględniona.

			monitorowaniu, oraz zewnętrznie przez Prezesa UTK w ramach nadzoru i kontroli nad bezpieczeństwem rynku kolejowego. Obie formy są sprecyzowane i określone w ramach odpowiednich rozporządzeń KE i regulacji wewnętrznych. Zmieniona forma art. 28m ust. 5 u.t.k., skutkować będzie przywróceniem nadzoru Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe i tym samym stanu prawnego obowiązującego przed uchyceniem ustępu 4. na przełomie 2016 i 2017 roku, po audycie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. W rezultacie kompetencje PKBWK, czyli Krajowego Organu Dochodzeniowego ponownie odbiegać będą od zasad określonych w dyrektywie 2016/798, pokrywając się z nadzorem sprawowanym już w ramach porządku prawnego. Dodanie trzeciego Organu, bez formułowania zasad tego nadzoru zaburzy obowiązujący dziś porządek i organizację systemów zarządzania bezpieczeństwem. W rezultacie może to doprowadzić do sytuacji gdzie wewnętrzny proces „badania zdarzeń kolejowych” opisany w kryterium Q załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (L 326/11), czy w punkcie 7.1.2 nowego CSM - SMS (rozporządzenie KE 762/2018), który jest powiązany z innymi procesami w SMS (np. szkolenie pracowników, zapewnienie odpowiednich kompetencji, audyt, przegląd zarządzania czy ciągłe doskonalenie) będzie nadzorowany przez samą organizację, Prezesa UTK jako jednostkę certyfikującą SMS lub MMS oraz dodatkowo przez PKBWK. Dodatkowo wymaganie w tym zakresie stanie się problem dla Podmiotów Odpowiedzialnych za Utrzymanie, zwłaszcza że europejskie wymagania nie przewidują innego zaangażowania Organów Dochodzeniowych niż samo badanie zdarzeń, a podmioty te często są certyfikowane przez	

			akredytowane jednostki certyfikujące, które nie są zobowiązane do potwierdzania zgodnie z przepisami u.t.k. a odnoszą się do zapisów rozporządzenia KE 779/2019 obejmującego kryteria dla MMS.	
150.	Fundacja ProKolej	art. 3 ustawy o tk	Uzupełniając nasze stanowisko odnośnie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC 40), chcielibyśmy zwrócić uwagę na dwa dodatkowe zagadnienia, które mogłyby być wdrożone przy okazji niniejszej lub ewentualnie procedowanej w najbliższym czasie, kolejnej nowelizacji tego aktu prawnego. Kwestia pierwsza to problem szeroko zakreślonego charakteru regulacji zabraniających posiadania przez przewoźników kolejowych większościowego pakietu udziałów w spółce będącej zarządcą infrastruktury. W przypadku małych zarządców infrastruktury, którzy zarządzają liniami bądź sieciami, które nie mają strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego implementacja przepisów unijnych przepisy nakłada szereg ograniczeń i dezorganizuje prowadzenie bieżącej działalności. Tymczasem ustawodawstwo unijne przewiduje dla takich przypadków możliwość wyłączenia przepisów przygotowanych z myślą o sieciach krajowych i międzynarodowych. Propozycja zapisu: w art. 3 u.t.k. po ust. 9 dodać ust. 10 w brzmieniu „10. Przepisów art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e i ust. 1b, art. 9ma-9mh i art. 9 mm nie stosuje się do zarządcy infrastruktury kolejowej uznanej za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego w decyzji wydanej przez Komisję Europejską, który podjął decyzję, o której mowa w art. 35a ust. 1.”.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
151.	Fundacja ProKolej	Całość projektu	Kwestia druga to implementacja zasad określonych w pkt. 8 i kolejnych decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/2075 z dnia 4 września 2017 roku, zastępującej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (L 343/32). Zgodnie z pkt. 8 tej regulacji informacje o	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).

			tymczasowych ograniczeniach zdolności przepustowej wynikających z prac modernizacyjnych - w tym ograniczeniach prędkości, nacisku, długości pociągu, trakcji lub skrajni (tzw. „ograniczenia zdolności przepustowej”) - które trwają ponad 7 dni, i w wyniku których ograniczane jest ponad 30% ruchu, powinny być publikowane i konsultowane z aplikantami na co najmniej 24 miesiące, a następnie 12 miesięcy przed zmianą rozkładu jazdy. Według naszej wiedzy opisane powyżej procedury nie są obecnie respektowane i niejednokrotnie zdarzają się przypadki informowania o pracach infrastrukturalnych z wyprzedzeniem nieprzekraczającym miesiąca.	
152.	PKN	art. 1 pkt 10 (art. 15ab ust. 1 pkt 2 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: 2) wydawania, odnawiania, zmiany i unieważniania zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu; Uzasadnienie: Prawidłowa odmiana w wyliczeniu.	Uwaga została uwzględniona.
153.	PKN	art. 1 pkt 11 (art. 16 ust. 2 ustawy o tk)	W ustępie 2 podlegającym zmianie maksymalna stawka za wydanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji przewidziana została wyłącznie dla pojazdów, nie przewidziano natomiast tej stawki dla budowli i urządzeń.	Uwaga została uwzględniona.
154.	PKN	art. 1 pkt 2 lit. c (art. 3 ust. 6 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: Przepisów rozdziałów 2b, 4a, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a- 17b, art. 18a-18d i art. 23-23b, art. 23ca-23e, 23fa i art. 23h-23k, z wyjątkiem art. 25g, nie stosuje się do bocznic kolejowych oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy. Uzasadnienie: Prawidłowe wyliczenie od art. 18a do art. 18d.	Uwaga została uwzględniona.
155.	PKN	art. 1 pkt 26 (art. 23b ust.	Zaproponowany przepis jest niezgodny z dyrektywą oraz zasadami udostępniania wyrobów na rynku i wprowadzania ich do obrotu	Uwaga została uwzględniona.

		9 ustawy o tk)	obowiązującymi w UE, zgodnie z którymi za wykazanie zgodności wyrobu (w tym przypadku pojazdu) z zasadniczymi wymaganiami odpowiedzialny jest producent, jego upoważniony przedstawiciel, importer lub dystrybutor. Zarządca infrastruktury może uczestniczyć w tym procesie, ale wyłącznie w zakresie określonym w art. 21 Dyrektywy 2016/797. Oznacza to zobowiązanie zarządcy do udostępnienia infrastruktury celem przeprowadzenia testów	
156.	PKN	art. 1 pkt 3 lit. (art. 4 pkt 39 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: System zarządzania bezpieczeństwem -organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem. Uzasadnienie: Propozycja zapisu jest zgodna z art. 3 pkt 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. Definicja systemu zarządzania bezpieczeństwem ujęta w projekcie ustawy zmieniającej ustawę o transporcie kolejowym jest niepełna i nie zawiera określenia celu w jakim tworzony jest system zarządzania bezpieczeństwem.	Uwaga została uwzględniona.
157.	PKN	art. 1 pkt 35 (art. 23k ust. 2 i 3 ustawy o tk)	przepis jest niezgodny z dyrektywą oraz zasadami udostępniania wyrobów na rynku i wprowadzania ich do obrotu obowiązującymi w UE, zgodnie z którymi za wykazanie zgodności wyrobu (w tym przypadku pojazdu) z zasadniczymi wymaganiami odpowiedzialny jest producent, jego upoważniony przedstawiciel, importer lub dystrybutor. Zarządca infrastruktury może uczestniczyć w tym procesie, ale wyłącznie w zakresie określonym w art. 21 Dyrektywy 2016/797. Oznacza to zobowiązanie zarządcy do udostępnienia infrastruktury celem przeprowadzenia testów.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
158.	PKN	art. 1 pkt 36 (art. 24 ust. 1 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: Warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego jest wystawienie przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779. Uzasadnienie: Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011, dopuszczenie do użytkowania oznacza uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem. Natomiast przywrócenie do eksploatacji oznacza zaświadczenie przekazane użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub dysponentowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a pojazd, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania. Mając powyższe definicje na uwadze, pojazd może być użytkowany na podstawie wydanego przez ECM przywrócenia do eksploatacji. Przywrócenie do eksploatacji jest wydawane na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zaś pojazd nie powinien być użytkowany posiadając jedynie dopuszczenie do użytkowania.	
159.	PKN	art. 1 pkt 37 (art. 25a ust. 4 ustawy o tk)	Deklaracja weryfikacji w ustawie nie została zdefiniowana. W żadnym innym miejscu ustawy nie zawarto odniesienia do takiego dokumentu.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
160.	PKN	art. 1 pkt 5 lit. a tiret	Propozycja zapisu:	Uwaga została uwzględniona.

		szóste (art. 13 ust. 1a pkt 7a ustawy o tk)	Zmianę usunąć. Uzasadnienie: Proponowana zmiana jest niezgodna z prawem europejskim. W „Wezwaniu do usunięcia uchybienia – uchybienie nr 2013/2269” skierowanym przez Komisję Europejską do rządu RP na str. 5 w pkt 5 lit. b) podniesiono, że zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE (obecnie art. 22 ust. 1 dyrektywy nr 2016/798/WE, która zastąpiła dyrektywę nr 2004/49/WE) „ostatecznym celem organu dochodzeniowego (a więc Komisji) jest przeprowadzanie dochodzeń, a nie nadzór”. Na podstawie tego uchybienia, nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe został w 2015 r. delegowany do Prezesa UTK na podstawie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z 25 września 2015 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1741). Proponowana zmiana tj. odebranie Prezesowi UTK nadzoru nad komisjami kolejowymi i przekazanie go do Komisji, spowoduje powrót do stanu niezgodności z europejskimi przepisami.	
161.	PKN	art. 1 pkt 59 lit. b) (art. 28m ust. 5 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: Prezes UTK w sytuacji braku porozumienia pomiędzy członkami komisji kolejowych, może przekazać nadzór nad takimi postępowaniami do przewodniczącego Komisji, który ostatecznie rozstrzyga kwestie sporne. Uzasadnienie: Zgodnie z uzasadnieniem do projektu zmian do ustawy o transporcie kolejowym w nowym ust. 5 wprowadza się nadzór przewodniczącego Komisji nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, ponieważ w niektórych przypadkach komisje kolejowe (składające się z przedstawicieli przewoźników i zarządców infrastruktury) nie są w stanie dojść do porozumienia co do ostatecznego raportu komisji kolejowej. W takich przypadkach przewodniczący Komisji podejmie nadzór nad takimi postępowaniami i ostatecznie rozstrzygnie kwestie sporne. Mając	Uwaga została uwzględniona.

			powyższe na uwadze zapis zaproponowany w ust. 5 nie oddaje zamiaru przedstawionego w uzasadnieniu do projektu. W projekcie ustawy nie określono trybu postępowania w sytuacjach spornych podczas prac komisji kolejowych, w związku z powyższym zasadnym jest wprowadzenie bardziej szczegółowych przepisów w tym zakresie.	
162.	PKN	Art. 1 pkt 7 (art. 13ab ust. 2 ustawy o tk)	W ustępie 2 podlegającym zmianie, projekt proponuje konieczność przedstawienia pełnomocnictwa w przeciwieństwie do postanowień dyrektywy w sprawie interoperacyjności oraz innych dokumentów i wytycznych publikowanych przez ERA w zakresie zatwierdzenia przytorowych rozwiązań ERTMS, w których tego typu dokumenty nie są wymagane. W przedmiotowym ustępie powinny być przewidziane zmiany, tak aby zapis jednoznacznie wskazywał, że nie dotyczy to sytuacji dotyczących zatwierdzenia przytorowego ERTMS	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
163.	PKN	Art. 28l ust. 10 ustawy o tk	Propozycja zapisu: Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają Prezesowi UTK, w terminie do dnia 1 kwietnia, informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń. Uzasadnienie: Obecnie obowiązująca ustawa określa, że podmioty powinny przekazywać informację o realizacji zaleceń zarówno do Komisji oraz Prezesa UTK, jednak aktualnie to Prezes UTK zbiera, analizuje i ocenia otrzymane z rynku informacje, a następnie po dokonanej analizie przekazuje je do Komisji. Przekazywanie informacji przez podmioty rynku kolejowego zarówno do Prezesa UTK, jak i Komisji jest bezzasadne i powoduje dodatkowe obciążenia administracyjne. Informacje o realizacji zaleceń powinny być przedkładane jedynie do Prezesa UTK, który następnie przekazuje przeanalizowane dane do Komisji.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).

164.	PKN	Art. 28l ust. 8b ustawy o tk	Propozycja zapisu: Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji oraz na ich podstawie wydać własne zalecenia 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. Uzasadnienie: Obecnie Prezes UTK na podstawie wydawanych przez Komisję zaleceń formułuje własne zalecenia i przekazuje je do podmiotów rynku kolejowego do realizacji razem z zaleceniami Komisji. Zgodnie z dotychczasowymi przepisami, Prezes UTK nie ma delegacji ustawowej do przekazywania własnych zaleceń na podstawie zaleceń Komisji. Mając powyższe na uwadze, kwestia wydawania zaleceń przez Prezesa UTK wymaga uregulowania w zmienianej ustawie.	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
165.	PKN	Art. 4 ust. 2	Propozycja zapisu: Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa. Uzasadnienie: Wprowadzanie ograniczenia terminu ważności wydanych dotychczas certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa stoi w sprzeczności z zapisami rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania	Uwaga została uwzględniona.

			bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010. Mając na uwadze ww. rozporządzenie, jeśli chodzi o certyfikaty bezpieczeństwa, z art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać zmiany certyfikatów bezpieczeństwa w następstwie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz ww. rozporządzenia nie są znaczne, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 powinno mieć zastosowanie do certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylecia rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru. Ponadto zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 istniejące certyfikaty bezpieczeństwa w dalszym ciągu podlegają przepisom dyrektywy 2004/49/WE, która stanowiła podstawę dla rozporządzenia (UE) nr 1158/2010.	
166.	PKN	Całość projektu	W różnych miejscach w projekcie używane jest słowne określenie lat na jakie wydaje się dokumenty tj. „5 lat” lub „pięć lat” (np. art. 18bc ust. 3 i art. 23j ust. 13) – należy tę kwestię ujednolicić w całej ustawie	Uwaga została uwzględniona.
167.	PKN	Art. 1 pkt 3 (art. 4 pkt 2e ustawy o tk)	W projekcie ustawy znajduje się jedno powołanie normy PN-EN 15227. Powołana Polska Norma nie została opublikowana w języku polskim. Zgodnie z art. 5 ust 4 ustawy o normalizacji Polskie Normy mogą być powoływane w przepisach prawnych jedynie po ich opublikowaniu w języku polskim	Uwaga została uwzględniona. Odniesienie do Polskiej Normy zastąpiono odniesieniem bezpośrednim do normy europejskiej.
168.	PKN	Całość	W projekcie ustawy występują liczne powołania na dokumenty TSI czyli techniczne specyfikacje interoperacyjności, które nie są normami w	Uwaga nie została uwzględniona. TSI są

		projektu	rozumieniu Ustawy o normalizacji	załącznikami do rozporządzeń UE, w przepisach ustawy w wielu miejscach występują odniesienia do prawa UE.
169.	PKP CARGO S.A.	Art. 1 pkt 10 i 18 (art. 15aa ust. 2 oraz art. 18be ust. 1 ustawy o tk)	Zwracamy Państwa uwagę, że redakcja tych przepisów w takim kształcie wymagać będzie zmiany obowiązujących aktów wykonawczych, gdyż żaden nie przewiduje audytów realizowanych przez Prezesa UTK, a jedynie kontrole	Przedmiotowe przepisy zostały zmodyfikowane – pozostawiono odniesienie do kontroli
170.	PKP CARGO S.A.	Art. 1 pkt 12 lit. c (art. 17 ust. 1e ustawy o tk)	Przepis wydaje się być zredagowany zbyt ogólnie i w naszej ocenie wymaga dodatkowego uszczegółowienia dot. warunków i sposobu przekazywania informacji. Zachowanie przepisu w proponowanej formie może skutkować problemami m.in. w zakresie ruchu transgranicznego i przekazywania/przejmowania pociągu na granicy	Uwaga nie została uwzględniona ze względu na to, że projektowany przepis stanowi implementację wymogu dyrektywowego – art. 4 ust. 6 dyrektywy 2016/798. W projektowanym przepisie określenie „przekazywania” zmieniono na „wymiany”.
171.	PKP CARGO S.A.	art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 4 ustawy o tk)	Przepis wydaje się być zbędny, jako nie wnoszący konkretnej merytorycznej wartości, ponieważ przekazanie pracownikom wykazu zmian (ocen) to przekazanie jedynie ogólnych informacji o przeprowadzonych przez podmiot ocenach znaczenia zmian. Wszelkie zmiany w zakresie obowiązków osób zatrudnionych i warunków	Uwaga została uwzględniona (po modyfikacjach).

			dotyczących bezpiecznej pracy są wprowadzane w PKP CARGO S.A. w formie wewnętrznej regulacji i przedstawiane pracownikom do zapoznania. Oceny znaczenia zmiany dokonuje jednostka wprowadzająca zmianę informując zainteresowanych pracowników. Ponadto wymóg bieżącego informowania pracowników o zmianie ich obowiązków lub warunków świadczenia pracy wynika wprost z przepisów obowiązującego Kodeksu Pracy.	
172.	PKP CARGO S.A.	art. 1 pkt 18 (art. 18bd ust. 1 ustawy o tk)	Przepis wydaje się być zbędny, jako niewnoszący konkretnej merytorycznej wartości, zmiana rodzaju i zakresu działalności przewoźnika kolejowego wymaga wcześniejszej zmiany certyfikatu.	Uwaga nie została uwzględniona. Przedmiotowy przepis stanowi implementację wymogu z art. 17 ust. 2 dyrektywy 2016/798.
173.	PKP CARGO S.A.	art. 1 pkt 18 (art. 18bd ust. 2 ustawy o tk)	W naszej ocenie proponowany przepis wymaga doprecyzowania, od jakiej wielkości (%) mówimy o znaczącej zmianie zatrudnienia i typu pojazdów.	Uwaga została uwzględniona, przepis został doprecyzowany. To czy zmiana jest znacząca zależy wynik oceny znaczenia zmiany.
174.	PKP CARGO S.A.	Art. 1 pkt 51 (art. 28e ust. 3a ustawy o tk)	W naszej ocenie brak jest merytorycznego uzasadnienia takiej zmiany. Ponadto zwracamy uwagę, że proponowany termin wydaje się zbyt długi; w skrajnej sytuacji może on skutkować przejęciem postępowania zakończonego przez komisję kolejową na okoliczność, którego sporządzono Protokół ustaleń końcowych, a wnioski w nim zawarte zostały przekazane do realizacji, ponieważ zgodnie z obowiązującymi przepisami komisja kolejowa ma 30 dni roboczych na zakończenie postępowania. Obecnie obowiązujący termin 7 dni jest wystarczający do uzyskania informacji niezbędnych do podjęcia decyzji o przejęciu postępowania bądź nie, ponadto nie skutkuje komplikacjami jak wskazano	Uwaga została uwzględniona. W projektowanym przepisie zrezygnowano z odniesienia do ust. 2a odnoszącego się do komisji kolejowych.

			w pierwszej części akapitu.	
175.	PKP CARGO S.A.	Art. 1 pkt 52 (art. 28g ust. 1 ustawy o tk)	Proponowany zwrot o treści „ <i>przekazywania wszelkich posiadanych informacji</i> ” wydaje się zbyt ogólny. Proponujemy wskazać zakres tych informacji lub doprecyzować, iż chodzi o informacje dotyczące/związane z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem.	Uwaga została uwzględniona, przepis został doprecyzowany.
176.	PKP CARGO S.A.	Art. 1 pkt 52 (art. 28g ust. 3 ustawy o tk)	Patrz pkt powyżej	Uwaga została uwzględniona, przepis został doprecyzowany
177.	PKP CARGO S.A.	Art. 1 pkt 59 lit. a (art. 28m ust. 3 ustawy o tk)	Proponujemy po wyrazie „zarządców” dodać wyraz „infrastruktury” tak, aby przepis ten nie budził wątpliwości, o jakich zarządców chodzi. Poza tym będzie to zgodne ze słownictwem i definicjami zawartymi w ustawie - wśród definicji występuje pojęcie „zarządcy infrastruktury”, do którego, jak się wydaje, odnosi się komentowany przepis.	Uwaga nie została uwzględniona. Określenie „zarządca” występuje powszechnie w przepisach ustawy o transporcie kolejowy i odnosi się do zarządcy infrastruktury.
178.	PKP CARGO S.A.	art. 4 ust. 2	Proponujemy wykreślić słowa: „jednak nie dłużej niż przez okres 2 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy”. Zwracamy uwagę, że proponowane zmiany wydają się sprzeczne z zasadą, że „prawo nie działa wstecz”. W naszej ocenie ta część przepisu wydaje się sprzeczna z: Rozporządzeniem Delegowane Komisji (UE) nr 2018/762 z dnia 8 marca 2018 roku zgodnie, z którym: i. pkt (11) preambuły: „(11)...Rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 powinno mieć zastosowanie do certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE	Uwaga została uwzględniona.

		(...) do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylecia rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru. Ponadto zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 istniejące certyfikaty bezpieczeństwa w dalszym ciągu podlegają przepisom dyrektywy 2004/49/WE, która stanowiła podstawę dla rozporządzenia (UE) nr 1158/2010.”, ii. artykułem 5: „Rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 tracą moc z dniem 16 czerwca 2025 r.”. Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, która w: i. artykule 31 ust. 2 stanowi, że: „2. (...) 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.”; ii. artykule 31 ust. 3 stanowi, że: „3. (...) Na zasadzie odstąpienia 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.”. Pozostawienie przepisu w proponowanym kształcie narazi przewoźników i zarządców infrastruktury na ponowny proces certyfikacji oraz narazi na dodatkowe koszty zarówno finansowe, związane z opłatami administracyjnymi, jak i czasowe, związane z zaangażowaniem odpowiednich pracowników, co w obecnej trudnej sytuacji rynku kolejowych przewozów towarowych związanych z pandemią COVID-19 wydaje się szczególnie nieuzasadnione.	

			Certyfikat bezpieczeństwa cz. A dla PKP CARGO S.A. został wydany w dniu 28 stycznia 2019 r. (tj. przed wejściem w życie IV pakietu kolejowego) na podstawie dyrektywy 2004/49/WE i w oparciu o Rozporządzenie 1158/2010 z datą ważności do 25 czerwca 2024 r., więc w przypadku wejścia w życie przepisu art. 4 ust. 2 w proponowanym brzmieniu oznacza skrócenie jego ważności o około półtora roku.	
179.	PKP CARGO S.A.	art. 6 ust. 3	Propozycja zapisu: 3. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ~~w zakresie wagonów towarowych~~ do dnia 16 czerwca 2022 r. wydają zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji określone w art. 2 lit. i d rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych zgodnie z dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE nr445/2011 (Dz. Urz. UE L 1391 z 27.05.2019, str. 360, z późn. zm.6)). Uzasadnienie: Wątpliwość Spółki budzi określenie w ustawie o zmianie ustawy transporcie kolejowym „okresu przejściowego” na stosowanie nowych rozwiązań, zwłaszcza w stosunku do czasu wystawiania przez przewoźników kolejowych „świadectw sprawności technicznej” dla pojazdów innych niż wagony towarowe. Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. wszystkie ECM-y powinny uzyskać certyfikaty ECM do dnia 16 czerwca 2022 roku. Na podstawie powyższego rozporządzenia, w chwili obecnej ECM-y poświadczają sprawność pojazdów poprzez „przywrócenia do eksploatacji” (formalnie „dopuszczenia do użytkowania” wystawiane są	Uwaga została uwzględniona. Przepis przejściowy z art. 6 ust. 3 został gruntownie przeprojektowany.

			przez warsztaty wykonujące czynności utrzymaniowe). Jednocześnie forma „świadectw sprawności technicznej” w unijnym rozporządzeniu nie funkcjonuje. W obecnym kształcie projektu ustawy możliwość wystawiania „świadectw sprawności technicznej” ma obowiązywać „sztywno” do dnia 16 czerwca 2022 roku. Dopiero po tej dacie możliwe będzie stosowanie zmienionego art. 24 (zgodnie z projektowanym przepisem przejściowym, o którym mowa w art. 15 pkt 1) ustawy o zmianie ustawy transporcie kolejowym) , tj. możliwe będzie (w przypadku pojazdów innych niż wagony towarowe) wystawienie „dopuszczenia do użytkowania” lub „przywrócenia do eksploatacji”. W praktyce oznacza to, że w procesie pozyskiwania certyfikatu ECM dla PKP CARGO S.A., który ze względu na okres obowiązywania obecnego certyfikatu może nastąpić w okresie do maja 2021 roku, z jednej strony będziemy musieli wykazać się możliwością wystawiania dla wszystkich pojazdów nowych dokumentów poświadczających ich sprawność w postaci „dopuszczeń do użytkowania” lub „przywróceń do eksploatacji”, z drugiej jednak stosowanie ich dla wszystkich pojazdów nie będzie możliwe z uwagi na obowiązywanie do 16 czerwca 2020 roku art. 24 ust. 1 w obecnym brzmieniu. Taka redakcja przepisu umożliwiłaby stosowanie na terenie RP przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. w odniesieniu do pojazdów kolejowych w okresie przejściowym do 16 czerwca 2022 r., kiedy to weszłaby w życie zmiana art. 24 ust. 1 ujednolicająca tą omawianą kwestie w przepisach europejskich i polskich.	
180.	PKP INTERCITY S.A.	art.1 pkt. 3 lit. a (art. 4 pkt 2e ustawy o tk)	Zgodnie z art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1483) Polskie Normy mogą być powoływane w przepisach prawnych po ich opublikowaniu w języku polskim. Norma PN-EN 15227 została wprowadzona jako polska w języku oryginału, tj. języku angielskim, do chwili obecnej nie została opublikowana w języku polskim.	Uwaga została uwzględniona. Odniesienie do Polskiej Normy zastąpiono odniesieniem

				bezpośrednio do normy europejskiej.
181.	PKP INTERCITY S.A.	art. 1 pkt 3 lit h (art. 4 pkt 32 ustawy o tk)	Zasadnicze wymagania muszą być spełnione w celu zapewnienia interoperacyjności. Należy zmienić więc słowo "powinny" na bardziej obligatoryjne sformułowanie. Z punktu widzenia PKP IC obecna propozycja może dawać pole naszym wykonawcom do "uchylania się" od niedoprecyzowanego obowiązku (dlaczego PKP IC wymaga od nich wypełnienia wymagań zasadniczych skoro w ustawie nie jest to obligatoryjnie).	Uwaga została uwzględniona.
182.	PKP INTERCITY S.A.	art.1 pkt 3 lit. g (art. 4 pkt 26a ustawy o tk)	Uchylono definicję "transeuropejskiego systemu kolei", natomiast w definicji "interoperacyjności systemu kolei" (Art. 4 pkt 29 aktualnej ustawy) w dalszym ciągu występuje to sformułowanie. PKP IC proponuje wprowadzenie definicji interoperacyjności takiej samej jak w art. 2 pkt. 2) dyrektywy 2016/797.	Uwaga została uwzględniona. Dodana została nowa definicja interoperacyjności.
183.	PKP INTERCITY S.A.	art. 1 pkt 25 lit. a (art. 23a ust. 1 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: „a) rezerwuje europejski numer pojazdu (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, b) nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oraz rejestruje go w europejskim rejestrze pojazdów (EVR)," Uzasadnienie: Z uwagi, iż dalej po wejściu w życie IV pakietu kolejowego będą wydawane zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji (np. na zgodność z typem już dopuszczonym)	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
184.	PKP	art. 1 pkt 26	Brak zdefiniowanego pojęcia "obszar użytkowania pojazdu kolejowego.",	Uwaga została

	INTERCITY S.A.	(art. 23b ustawy o tk)	a w zasadzie brak transpozycji tego przepisu z art. 2 pkt 32 dyrektywy 2016/797 do przepisów polskich, mając na uwadze, iż w dalszej części jest to pojęcie używane i będzie to elementem wniosku o wydanie zezwolenia - wypisanie państw lub sieci na terenie danego państwa. Istotne jest to, że IV pakiet kolejowy dopuszcza uzyskanie zezwolenia na tylko daną sieć np. na tylko linie kolejowe, których zarządcą jest PKP PLK, a więc na linie kolejowe, których w PL zarządcą jest np. SKMT taki pojazd już nie wjedzie.	uwzględniona. Definicja została dodana.
185.	PKP INTERCITY S.A.	art. 1 pkt 35 (art. 23k ust. 1 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: 1. Przewoźnik kolejowy przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu kolejowego sprawdza czy pojazd: 1) uzyskał zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji i czy jest właściwie zarejestrowany;" Uzasadnienie: Z uwagi, iż dalej po wejściu w życie IV pakietu kolejowego będą wydawane zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji (np. na zgodność z typem już dopuszczonym)	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
186.	PKP INTERCITY S.A.	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Uzupełnienie treści zapisów ustawy o definicję: „parametr podstawowy” oznacza warunki prawne, techniczne lub eksploatacyjne kluczowe dla interoperacyjności, określone w odpowiednich TSI". Uzasadnienie: Brak transpozycji art. 2 pkt 12 dyrektywy 2016/797. Z uwagi na fakt, iż jest to pojęcie istotne w procesie weryfikacji podsystemów, zdaniem PKP IC niezbędnym jest dokonanie transpozycji przedmiotowej definicji do ustawy. Takie działanie zniweluje problem	Uwaga nie została uwzględniona. Pojęcie to nie jest używane w przepisach materiałnych projektu, więc nie może występować w słowniczku.

			różnych interpretacji. Parametr podstawowy jest istotnym pojęciem przy modernizacji lub modyfikacjach pojazdu. Wpływ podczas modyfikacji na parametr podstawowy może skutkować np. koniecznością zmiany zezwolenia.	
187.	PKP INTERCITY S.A.	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Uzupełnienie treści zapisów ustawy o definicję: „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; Uzasadnienie: Zdaniem PKP IC, koniecznym jest dokonanie zmiany definicji modernizacji ujętej w art. 4. pkt 44 ustawy zgodnie z treścią art. 2 pkt 14 dyrektywy 2016/797. Definicja ujęta w ustawie jest nieprecyzyjna oraz nie obejmuje w swej treści kluczowej części tj. "skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje". Brak dokonania przedmiotowego doszczegółowienia skutkować będzie, tak samo jak dotychczas rozbieżnościami interpretacyjnymi. Uściślenie definicji pozwoli precyzyjnie określić, co jest modernizacją wymagającą nowego zezwolenia, a co nie, np. montaż tablic systemu informacji pasażerskiej - nie stanowi zmiany na pojeździe poprawiającej jego osiągi, a więc nie stanowi modernizacji. Natomiast tablice SIP są opisane w dokumentacji tworzącej deklaracji WE, a więc w rozumieniu wyjaśnienia pojęcia modernizacji ujętej w dyrektywie, stanowi modernizację, co w konsekwencji skutkować będzie koniecznością podjęcia odpowiednich kroków związanych z homologacją.	Uwaga została uwzględniona.
188.	PKP INTERCITY	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy)	Uzupełnienie treści zapisów ustawy o definicję: „wymiana w ramach utrzymania” oznacza wymianę części na inne części o	Uwaga nie została uwzględniona. Pojęcie to nie jest używane w

	S.A.	o tk)	identycznych funkcjach i osiąгах w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego; Uzasadnienie: Brak transpozycji art. 2 pkt 17 dyrektywy 2016/797. Z uwagi na fakt, iż jest to istotne pojęcie w procesie weryfikacji podsystemów, zdaniem PKP IC koniecznym jest ujęcie go w ustawie. Działanie takie pozwoli uniknąć problemów w zakresie interpretacyjnym. Uściślenie definicji pozwoli precyzyjnie określić, co jest modernizacją wymagającą, a co tylko wymianą w ramach utrzymania. np. zgodnie z definicją ujętą w dyrektywie zmiana wykładziny na innego producenta jest dalej wymianą w ramach utrzymania, ponieważ wykładzina nie jest opisana w dokumentacji towarzyszącej deklaracji WE. W przypadku braku tej definicji istnieje ryzyko dowolnej interpretacji w tym zakresie - może np. uznać, że jest to wymiana na "innego typu część" co skutkować powinno podjęciem odpowiednich kroków w zakresie homologacji.	przepisach materialnych projektu, więc nie może występować w słowniczku.
189.	PKP INTERCITY S.A.	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Uzupełnienie treści zapisów ustawy o definicję: „seria” oznacza pewną liczbę identycznych pojazdów określonego typu; Uzasadnienie: Brak transpozycji art. 2 pkt 27 dyrektywy 2016/797. Jest to ważne pojęcie w procesie weryfikacji podsystemów i powinno znaleźć się w ustawie, w celu uniknięcia różnej interpretacji. "Seria" jest nowym pojęciem, dotychczas nie używanym w procesie zespoleń. Konieczna jest jego transpozycja, z uwagi, iż kiedyś w Polsce seria pojazdów obejmowała kilka typów pojazdów np. seria lokomotyw EP09 zawierała typy 104E, 104Ea, 104Eb, 104Ec. Zgodnie z definicjami ujętymi w dyrektywie należałoby w tej chwili ująć to jako lokomotywa typu EP09 serii 104E, 104Ea, 104Eb, 104Ec, czyli mamy zamienione pojęcia. Jeśli nie zostanie to sprecyzowane w ustawie każdy będzie traktował "serię" tak jak dotychczas, a więc niezgodnie z przepisami UE.	Uwaga została uwzględniona.

190.	PKP INTERCITY S.A.	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Uzupełnienie treści ustawy o zapis, że w zakresie nie wdrożonego art. 2 pkt 35-41 dyrektywy 2016/797 zastosowanie mają przepisy Ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku. Uzasadnienie: Pozwoli to uniknąć późniejszych wątpliwości przez producentów w interpretacji przywołanych przepisów oraz wątpliwości przy stosowaniu ustawy o ocenie zgodności i nadzorze rynku.	Uwaga nie została uwzględniona. Przepisy rozdziału VI dyrektywy 2016/797 (art. 27-45) implementowane są odrębnym projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC26), który został skierowany do prac parlamentarnych.
191.	PKP INTERCITY S.A.	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Uzupełnienie treści zapisów ustawy o definicję: "wprowadzenie do eksploatacji pojazdu kolejowego" Uzasadnienie: W całym projekcie ustawy występuje pojęcie "wprowadzenie do eksploatacji pojazdu kolejowego", którego brak definicji w ustawie. Nadmienia się, iż w dyrektywie 2016/797 określone jest jako "wprowadzenie pojazdu do obrotu".	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy nie występuje pojęcie "wprowadzenie do eksploatacji pojazdu kolejowego".
192.	PKP S.A.	art. 1 pkt 3 lit. e (art. 4 ustawy o tk)	Projekt ustawy zakłada zmianę definicji przewoźnika kolejowego w stosunku do obecnie obowiązującej, poprzez dodanie warunku posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa. Dyrektywa Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102) definiuje „przewoźnika” jako <i>przedsiębiorstwo realizujące operację transportową, zgodnie z umową przewozu</i> (art. 3 pkt 29 dyrektywy). Z kolei przez „przedsiębiorstwo kolejowe” dyrektywa 2016/798 rozumie <i>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</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowana definicja została zmodyfikowana.

			<i>przewozów towarowych lub pasażerskich z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to ma zapewniać trakcję, łącznie z przedsiębiorstwami, które zapewniają wyłącznie trakcję. Żadna z powyższych definicji użytych w dyrektywie 2016/798 nie odnosi się dokumentów w zakresie bezpieczeństwa.</i> Zmiana definicji przewoźnika kolejowego i uzależnienie statutu przewoźnika kolejowego od posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa albo świadectwa bezpieczeństwa może rodzić również trudności w określeniu kręgu podmiotów biorących udział w postępowaniach prowadzonych na podstawie ustawy o transporcie kolejowym. Przykładowo zgodnie z brzmieniem art. 19 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym „2. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego, jeżeli przedstawi on:...”. Przytoczony przepis wskazuje, że podmiotem postępowania o wydanie świadectwa bezpieczeństwa jest przewoźnik kolejowy. Z kolei zgodnie z projektowaną definicją przewoźnikiem kolejowym jest podmiot, który już uzyskał świadectwo bezpieczeństwa. Może to rodzić trudności w określeniu podmiotu uprawnionego o wystąpienie z wnioskiem o wydanie dokumentu bezpieczeństwa. Podobna sytuacja ma miejsce wart. 17a ust. 1, art. 18b, art. 18d ustawy o transporcie kolejowym.	
193.	PKP S.A.	art. 1 pkt 7 (art. 13ab ustawy o tk)	W projektowanym przepisie uregulowano częściowo sposób prowadzenia postępowań przed Prezesem UTK w sprawach dotyczących wydawania, aktualizacji lub przedłużania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, wydawania, odnawiania, zmiany i unieważniania zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu, zatwierdzania przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS. Przepis ten z uwagi, że jest przepisem proceduralnym powinien zostać umieszczony w części ustawy określającej zasady uzyskania jednolitych certyfikatów, zezwoleń na wprowadzenie do obrotu. Dodatkowo w art. 13ab projektodawca posłużył się ogólnym wyrażeniem „wnioskodawca”, nie określając zakresu podmiotów	Uwaga nie została uwzględniona. W dalszej części projektu są już przepisy stricte proceduralne w zakresie uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa i zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu

			biorących udział w tych postępowaniach.	
194.	PKP S.A.	art. 14	Prosimy o oznaczenie dotychczasowej treści art. 14, jako ust. 1 i dodanie ust. 2 o treści: „Ustalona przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 25d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym lista właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy staje się listą obowiązujących krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, o której mowa w art. 25d ust. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.” Zmianie ulega brzmienie podstawy prawnej dla listy ustalonej przez Prezesa UTK, w tym nieznacznej zmianie ulega określenie listy. Zmiana może rodzić wątpliwości, czy dotychczasowa lista obowiązuje, czy też traci moc. Będzie to mieć znaczenie dla wszystkich postępowań, np. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji, w których lista ta ma zastosowanie, jak również do zamówień publicznych, w których lista Prezesa UTK stanowi element opisu przedmiotu zamówienia. Biorąc pod uwagę problemy, jakie mogą pojawić się z powodu utraty mocy dotychczasowej listy, znacznie korzystniejsze jest przyjęcie, iż dotychczasowa lista obowiązuje, a Prezes UTK może wprowadzać w niej zmiany w razie potrzeby dostosowania do zmienionych przepisów.	Uwaga została uwzględniona. Postulowany przepis przejściowy został dodany z modyfikacjami.
195.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	art. 14	Prosimy o oznaczenie dotychczasowej treści art. 14, jako ust. 1 i dodanie ust. 2 o treści: „Ustalona przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 25d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym lista właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie	Uwaga została uwzględniona. Postulowany przepis przejściowy został dodany z modyfikacjami.

			zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy staje się listą obowiązujących krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, o której mowa w art. 25d ust. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.” Zmianie ulega brzmienie podstawy prawnej dla listy ustalanej przez Prezesa UTK, w tym nieznacznej zmianie ulega określenie listy. Zmiana może rodzić wątpliwości, czy dotychczasowa lista obowiązuje, czy też traci moc. Będzie to mieć znaczenie dla wszystkich postępowań, np. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji, w których lista ta ma zastosowanie, jak również do zamówień publicznych, w których lista Prezesa UTK stanowi element opisu przedmiotu zamówienia. Biorąc pod uwagę problemy, jakie mogą pojawić się z powodu utraty mocy dotychczasowej listy, znacznie korzystniejsze jest przyjęcie, iż dotychczasowa lista obowiązuje, a Prezes UTK może wprowadzać w niej zmiany w razie potrzeby dostosowania do zmienionych przepisów.	
196.	PKP PLK S.A.	Całość projektu	Uwagi ogólne: Projekt zmian ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym, dalej Ustawa dotyczy wdrożenia do prawa krajowego filara technicznego IV pakietu kolejowego obejmującego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE. L 138 z 26.05.2016, str. 44), dalej dyrektywa w sprawie interoperacyjności lub Dyrektywa oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, dalej dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei. Zaproponowany projekt przy jego wprowadzeniu w obecnym kształcie (bez uwzględnienia szczegółowych uwag przedstawionych w dalszej treści pisma) może spowodować problemy w stosowaniu tych regulacji, w	Przedmiotowe uwagi nie zostały uwzględnione ze względu na ich zbytnią ogólnikowość. W projekcie ustawy odniesiono się natomiast do uwag szczegółowych PKP PLK S.A. (poniżej)

		szczegółności w kwestiach dotyczących interoperacyjności. Podstawowo, wynika to z faktu, iż w wielu aspektach nieprawidłowo została zaimplementowana dyrektywa w sprawie interoperacyjności m.in. w takich kwestiach jak odnowienie podsystemu, działalność jednostek wyznaczonych i notyfikowanych, zatwierdzenie przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej przytorowych urządzeń ERTMS. Dodatkowo, przepisy przejściowe i dostosowujące zaproponowane w przedmiotowym projekcie wymagają uzupełnia. Szczegółowe uwagi poniżej. Wdrożenie dyrektywy w sprawie interoperacyjności podzielono na dwa odrębne projekty, przedmiotowa zmiana i procedowany odrębnie projekt ustawy wdrażający Dyrektywę w zakresie jednostek oceniających zgodność (projekt dostępny na stronie internetowej RCL pod nr UC 26). Taki stan rzeczy utrudnia całościową analizę proponowanych zmian i ocenę ich skutków dla działalności Spółki. W naszej opinii nie jest zachowana spójność między tymi projektami zmian Ustawy (np. deklaracja weryfikacji podsystemu na zgodność z przepisami krajowymi nie została ujęta w projekcie nr UC 26, która dotyczy tego zagadnienia, natomiast występuje, ale jedynie w jednym miejscu w przedmiotowej zmianie). Takie wdrażanie Dyrektywy utrudnia całościowe spojrzenie na proponowane zmiany Ustawy (tym bardziej, że projekt zmiany Ustawy wdrażający Dyrektywę w części dotyczącej jednostek oceniających zgodność, opiniowany w ramach konsultacji społecznych został zasadniczo zmieniony w stosunku do jego wersji późniejszej, dostępnej na stronie internetowej RCL i brak informacji jaki jest obecnie kształt tego projektu). Dodatkowo należy wskazać, że istnieje ryzyko, że wypracowane na bazie dotychczasowych doświadczeń - standardy - i praktyki w zakresie interoperacyjności nie będą pomocne w stosowaniu nowych rozwiązań wprowadzanych przedmiotowym projektem, co odbije się negatywnie na działaniach zarządców infrastruktury, wykonawcach inwestycji kolejowych, jednostkach notyfikowanych i innych podmiotach	

			zobowiązanych do prowadzenia działań dotyczących interoperacyjności.	
197.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Nie przewidziano zmiany definicji pośredniego certyfikatu weryfikacji WE (obecnie pkt 34a ust. 4 Ustawy) oraz usunięcia definicji pośredniej deklaracji weryfikacji WE (obecnie pkt 35a w ust. 4 Ustawy). Zgodnie z dyrektywą w sprawie interoperacyjności oraz rozporządzeniem 2019/250 pośredni certyfikat zmienia się w pośrednie potwierdzenie weryfikacji, któremu nie towarzyszy już żadna deklaracja. Pośrednie potwierdzenie, zastępuje pośredni certyfikat i służy tym samym celom (część, etap weryfikacji podsystemu). W związku z powyższym, wszystkie definicje odnoszące się do certyfikatów, deklaracji i potwierdzeń powinny być zbieżne z definicjami z Dyrektywy i rozporządzenia 2019/250, albo jeżeli definicje pojawiają się w rozporządzeniu 2019/250, które jest stosowane bezpośrednio, nie ma potrzeby dublować definicji w ustawie i można odesłać do definicji z rozporządzenia 2019/250. Dodatkowo powyższe zmiany dotyczą także innych miejsc ustawy, np. art. 25cb.	Uwaga została uwzględniona. Uchylono nieaktualne definicje i dokonano stosownych modyfikacji w art. 25cb.
198.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 3 (art. 4 ustawy o tk)	Projekt nie przewiduje zmian w innych definicjach, które zostały zmienione bądź dodane do dyrektywy w sprawie interoperacyjności, przykładowo: modernizacja, odnowienie, zaprojektowany stan funkcjonalny. Definicje te są istotne do zaimplementowania celem prawidłowego stosowania przepisów Ustawy	Uwaga została uwzględniona. W art. 4 dodano szereg nowych definicji wynikających z wdrażanych dyrektyw.
199.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 3 lit. i (art. 4 pkt 36 i 36b ustawy o tk)	Uchylono definicje dopuszczenia do eksploatacji oraz zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, pomimo że takie pojęcia występują w znowelizowanej treści ustawy, jak też dyrektywa w sprawie interoperacyjności posługuje się pojęciem dopuszczenia do eksploatacji.	Uwaga została uwzględniona. W art. 4 uchylono pkt 36b, a pkt 36 został

			Pomimo, że w uzasadnieniu wskazano, iż <i>uchylenie punktów 36 i 36b wynika ze zmiany „zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji” w przypadku pojazdów kolejowych na „zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego”, należy zauważyć, że terminy wskazane w punktach 36 i 36b wciąż będą mieć zastosowanie w odniesieniu do dopuszczenia do eksploatacji podsystemów strukturalnych. Stąd proponuje się pozostawić w ustawie te definicje. Definicja dopuszczenia do eksploatacji jest istotna do zaimplementowania celem prawidłowego stosowania przepisów ustawy.</i>	zmodyfikowany (może mieć zastosowanie do pojazdów i infrastruktury wyłączonej z interoperacyjności).
200.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 3 lit. n (art. 4 pkt 47 ustawy o tk)	Proponujemy pozostawienie obecnej definicji albo zmianę definicji incydentu w następującym brzmieniu: „incydent - każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji kolei ruchu kolejowego;” Powyższa modyfikacja umożliwi prawidłową interpretację definicji incydentu jako sytuacji powiązanej z ruchem kolejowym, a nie z systemem kolejowym jako całością. Angielska wersja dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei brzmi: ‘incident’ means any occurrence, other than an accident or serious accident, affecting the safety of railway operations. Angielskie słowo “operations” odnosi się do wykonywania działań, a nie do eksploatacji systemu jako całości - co dodatkowo zostało podkreślone poprzez użycie liczby mnogiej względem liczby pojedynczej użytej w dyrektywie. Pozostawienie proponowanego zapisu może spowodować błędną interpretację skutkującą rozszerzeniem klasyfikacji zbioru incydentów, które jako sytuacje wymagające powoływania komisji kolejowych spowodują wzrost kosztów prowadzenia działalności zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych. Przedmiotowy wzrost kosztów nie został ujęty w dokumencie Ocena Skutków Regulacji załączonym do projektu, co pozwala wnioskować iż nie jest to intencją ustawodawcy.	Uwaga została uwzględniona.

			Ponadto należy wskazać, że użycie w definicji incydentu określenia „(...) bezpieczeństwo eksploatacji kolei” może być błędnie interpretowane w świetle postanowienia art. 5 ust. 1 pkt 1 a) ustawy, który określa w zadaniach zarządcy infrastruktury, że: „eksploatacja infrastruktury kolejowej polega na: a) udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat, b) prowadzeniu ruchu kolejowego;” Dodatkowo należy wskazać, że powiązanie określania incydentu z procesem udostępniania infrastruktury kolejowej, świadczenia usług i pobierania opłat nie znajduje uzasadnienia.	
201.	PKP PLK S.A.	Art. 1 pkt 5 lit. a tiret szóste oraz art. 1 pkt 56 lit. b (art. 13 ust. 1a pkt 7a i art. 28m ust. 5 ustawy o tk)	Odnosząc się do propozycji zmiany zawartej w art. 1 pkt 5 lit.a) tiret szóste będącej w korelacji z art. 1 pkt 59 lit b) ustawy zmieniającej, a dotyczącej nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, oceniamy, że projektowana zmiana jest zasadna i była wielokrotnie w takim kształcie postulowana, ostatnio pismem Biura Bezpieczeństwa Spółki nr IBR4-0701-02/20 z dnia 14.07.2020 kierowanym do Departamentu Kolejnictwa dot. nadzoru nad pracami komisji kolejowych. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawować powinna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, jako organ wyspecjalizowanym w tych obszarach i co ważne niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym. Organ dochodzeniowy powinien wykonywać swoje zadania niezależnie tak od podmiotów rynku kolejowego, ale także od władzy bezpieczeństwa, co wynika z dyrektywy 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei.	Uwaga nie wymaga modyfikacji projektu.
202.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 7 (art. 13ab ustawy o tk)	Cały dodany art. 13ab nie ma zastosowania dla procesu preautoryzacji urządzeń przytorowych systemu ERTMS, przede wszystkim nie jest to sprawa przed Prezesem UTK, a przed Agencją Kolejową Unii Europejskiej.	Uwaga została uwzględniona.
203.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 7 (art. 13ab ust.	W zmienianym ust. 2 przewidziano konieczność przedstawienia pełnomocnictwa. Natomiast zgodnie z dyrektywą w sprawie	Uwaga została uwzględniona.

		2 ustawy o tk)	interoperacyjności oraz innymi dokumentami i wytycznymi ERA w zakresie zatwierdzenia przytorowych rozwiązań ERTMS Agencja nie wymaga tego typu dokumentów. W przypadku gdy Prezes UTK wydaje jedynie opinię (jeżeli strona zwróci się o taką opinię), nie jest uzasadnione załączanie pełnomocnictwa. Już samo założenie konta w systemie podlega weryfikacji na poziomie Agencji. Stąd należy przewidzieć zmiany w przedmiotowym ustępie, że nie dotyczy to sytuacji dotyczących zatwierdzenia przytorowego ERTMS.	Wnioskodawca będzie mógł składać wnioski osobiście lub za pomocą pełnomocnika. Całkowite pozbawienie możliwości ustanowienia pełnomocnictwa w ocenie MI nie jest zasadne.
204.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 7 (art. 13ab ustawy o tk)	W ust. 5 oraz kolejnych: Wnioskodawca wymienia korespondencję z ERA, a nie z UTK (opcjonalnie Wnioskodawca może zasięgnąć opinii UTK). To Agencja wzywa do uzupełnienia braków we wniosku preautoryzacyjnym. Dodatkowo, decyzja preautoryzacyjna leży w kompetencji ERA nie UTK, prośby o ponowne rozpatrzenie sprawy również nie są kierowane do UTK.	Uwaga została uwzględniona. Przepisy art. 13ab zostały zmodyfikowane. Należy też mieć na uwadze, że preautoryzację ERTMS regulują projektowane przepisy art. 25ea
205.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 7 (art. 13ab ustawy o tk)	W dodanym artykule 13ab powinien zostać zastosowany podział na czynności konieczne do wykonania przez Wnioskodawcę dla procedowania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wprowadzania pojazdów kolejowych lub typu pojazdów do obrotu (czynności przed Prezesem UTK) oraz osobno uregulować należy zatwierdzanie rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS (czynności przed Agencją Kolejowa Unii Europejskiej).	Uwaga nie została uwzględniona. Przepisy art. 13ab mają charakter ogólny, a preautoryzację ERTMS regulują projektowane przepisy art. 25ea
206.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 11 (art. 16 ust. 2 ustawy o tk)	W zmienianym art. 16 ust. 2 nie przewidziano maksymalnej stawki za wydanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu dla budowli i urządzeń (jedynie jest dla pojazdów). Maksymalna opłata za wydanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji powinna być wskazana w Ustawie, tak aby określić limit opłat, które mogą	Uwaga została uwzględniona.

			być pobrane za czynności wykonywane przez Prezesa UTK. Natomiast, nie wskazanie ww. stawki byłoby prawidłowym rozwiązaniem, jeżeli Ustawa przewidywała by usunięcie instytucji świadectw dopuszczenia do eksploatacji, co było wypracowanym postulatem przez ekspertów rynku kolejowego. Zwiększona została maksymalna stawka za wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych z obecnych 3000€ na 20000PLN, co stanowi znaczący wzrost opłaty. W uzasadnieniu do tej zmiany nie podano przyczyn takiego wzrostu opłaty. PLK S.A. przewiduje znaczący wzrost liczby wniosków o wydanie zezwolenia dla podsystemów, ze względu na kończący się okres dofinansowania UE, a tym samym liczbę kończących się inwestycji. Takie zwiększenie opłaty przy skali inwestycji prowadzonych przez Spółkę może znacząco wpłynąć na koszty ponoszone przez PLK S.A. w zakresie uzyskiwania zezwoleń.	
207.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 4 ustawy o tk)	„Zarządcy i przewoźnicy kolejowi nie rzadziej niż raz na trzy miesiące udostępniają osobom zatrudnionym wykaz przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.)), zwanym dalej „rozporządzeniem (UE) 402/2013”, w zakresie dotyczącym obowiązków osób zatrudnionych oraz warunków i bezpieczeństwa pracy.” Proponujemy usunąć przepis bowiem: • brak takich wymagań w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei i stanowi to nad regulację; • przekazanie pracownikom samego wykazu przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem nie wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa lub świadomości zagrożeń /	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			ryzyk wśród pracowników; wprowadzenie ww. przepisu będzie stanowiło istotne wyzwanie logistyczne zarówno dla zarządcy infrastruktury kolejowej jak również dla przewoźników kolejowych. Koszty z tym związane nie zostały uwzględnione w Ocenie Skutków Regulacji.	
208.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 23 (art. 22f ust. 11 ustawy o tk)	Konieczność stosowania świadectw i deklaracji zgodności z typem dla urządzeń i budowli w przypadku określonym w art. 25d ust. 1 pkt 4 Ustawy jest niezrozumiałe bowiem jaki wpływ na konieczność zastosowania urządzeń i budowli posiadających świadectwo ma przypadek potwierdzania kompatybilności pojazdu z siecią. Wnioskujemy o usunięcie tego przypadku.	Uwaga nie została uwzględniona. Wymóg stosowania świadectw i deklaracji zgodności z typem dla urządzeń i budowli w przypadku określonym w art. 25d ust. 1 pkt 4 istnieje w obowiązujących przepisach.
209.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 26 (art. 23b ust. 9 ustawy o tk)	Nieuzasadnionym jest aby zarządca infrastruktury prowadził testy pojazdu za producenta. Zgodnie z art. 21 ust. 3 trzeci akapit dyrektywy w sprawie interoperacyjności <i>Zarządcy infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą dokłada wszelkich starań by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie trzech miesięcy.</i> Z tego wynika, że zarządca jedynie udostępnia infrastrukturę celem przeprowadzenia testów. Zaproponowany przepis jest niezgodny z Dyrektywą w sprawie interoperacyjności i należy go dostosować do Dyrektywy.	Uwaga została uwzględniona.
210.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 34 (art. 23i ustawy o tk)	W art. 23i ust. 1 proponujemy zmienić wyraz: „odnowy” na „odnowienia”. Brak definicji pojęcia „odnowa”. Dyrektywa i Ustawa posługują się sformułowaniem „odnowienie”. W art. 23i ust. 1 pkt 1) ustawa odwołuje się do ust. 17 pkt 2, który nie istnieje.	Uwaga została uwzględniona.

211.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 34 (art. 23i ust. 3 ustawy o tk)	W art. 23i ust. 3 - rozszerzenie obszaru użytkowania pojazdu, np. na inny kraj, może wydać Agencja, a nie organ, który pierwotnie wydał zezwolenie. Zapis niezgodny z Dyrektywą (art. 21 ust. 13), ponieważ opisuje jedynie jeden przypadek w niej wskazany.	Uwaga została uwzględniona.
212.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 35 (art. 23k ust. 2 ustawy o tk)	„2. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy po sprawdzeniu, o którym mowa w ust. 1, ma uzasadnione wątpliwości co do bezpiecznej eksploatacji pojazdu kolejowego, składa wniosek do zarządcy o przeprowadzenie dodatkowych badań pojazdu kolejowego. 3. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca przeprowadza dodatkowe badania pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wniosku.” Nieuzasadnionym jest aby zarządca infrastruktury prowadził testy pojazdu za producenta. Zgodnie z art. 21 ust. 3 trzeci akapit dyrektywy w sprawie interoperacyjności <i>Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą dokłada wszelkich starań by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie trzech miesięcy. Z tego wynika, że zarządca jedynie udostępnia infrastrukturę celem przeprowadzenia testów.</i> Zaproponowany przepis należy dostosować do Dyrektywy.	Uwaga została uwzględniona. Zmodyfikowano przepis art. 23k ust. 3.
213.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 37 (art. 25a ust. 4)	„2) deklaracją weryfikacji potwierdzającą zgodność podsystemu i spełnianie wymagań zawartych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.” Brak definicji deklaracji weryfikacji w Ustawie, brak odniesienia do przedmiotowego dokumentu w jakimkolwiek innym miejscu Ustawy, w tym podstawowo w rozdziałach dotyczących jednostek wyznaczonych. Jeżeli jednak ustawodawca zamierza zastosować tego typu dokument, konieczne jest celem zachowania spójności przepisów wprowadzenie tego dokumentu w innych przepisach ustawy o transporcie kolejowym,	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			podstawo art. 4 (definicje) oraz art. 25cb określającym warunki i tryb przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemów strukturalnych.	
214.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt (38 art. 25ca ust. 5 ustawy o tk)	„5. Dokonanie weryfikacji WE podsystemu, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tego podsystemu w systemie kolei.” Powyższa zmiana (dot. ust. 5) nie przewiduje konieczności przeprowadzenia weryfikacji podsystemu na zgodność z przepisami krajowymi, co jest niespójne z pozostałymi zmianami wprowadzonymi do ustawy np. art. 25e, w tym powołanie instytucji jednostki wyznaczonej, a także nie jest spójne z ust. 6 tego samego artykułu, który odnosi się do oceny podsystemu na zgodność z przepisami krajowymi. Kwestie powyższe są niezbędne do uzupełnienia w projekcie.	Uwaga nie została uwzględniona. Rozporządzenie 2019/250 przewiduje, że po weryfikacji WE przeprowadzanej na zgodność z przepisami krajowymi wnioskodawca wydaje „deklarację weryfikacji WE”, a nie „deklarację weryfikacji”. Rozporządzenie to zawiera wzór „deklaracji weryfikacji WE”, który wydaje się również po ocenie na zgodność z przepisami krajowymi.
215.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt (38 art. 25ca ust. 6 ustawy o tk)	„6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei: 1) infrastruktury - w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18a, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w autoryzacji	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			bezpieczeństwa, 2) pojazdów - w ramach wydawania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18b, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa” Zmieniany ust.6 odnosi się jedynie do podsystemów instalacji stałych, a nie pojazdów, stąd nieuzasadnionym jest wskazanie na kontrolę pojazdów przez Prezesa UTK w tym przepisie. Wnosimy o jego modyfikację	
216.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 39 (art. 25cb ustawy o tk)	„2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej lub jednostek notyfikowanych z wnioskiem o dokonanie na podstawie TSI weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.” Konieczne jest rozszerzenie katalogu podmiotów, które mogą zwracać się z wnioskiem do jednostki notyfikowanej o weryfikację, zamiast „wykonawca modernizacji” należy przyjąć: „wykonawca prac w podsystemie”. Wnosimy o wprowadzenie tej zmiany ponieważ weryfikacji WE nie podlegają wyłącznie prace związane z budową podsystemu (producent) lub jego modernizacją (wykonawca modernizacji), ale także obowiązek taki dotyczy podsystemów, które są odnawiane, lub modyfikowane (te podsystemy, które już wcześniej podlegały weryfikacji WE). Dodatkowo TSI zezwala na prowadzenie weryfikacji WE także w przypadkach innych robót niż ww. PLK S.A., ze względu na to, iż odpowiedzialność za prawidłową realizację prac oraz ich zgodność z przepisami leży po stronie wykonawców robót, weryfikację WE zleca właśnie tym podmiotom. Jednocześnie, pozwala to na uniknięcie zlecenia dodatkowych przetargów na zatrudnienie jednostek notyfikowanych przez PLK S.A., czy tworzenie szczególnych, skomplikowanych zobowiązań umownych do współpracy wykonawców z podmiotami zatrudnionymi	Uwaga nie została uwzględniona. Dyrektywa 2016/797 nie przewiduje pojęcia „wykonawca prac w podsystemie”. Jednakże TSI zezwala na prowadzenie weryfikacji WE także w przypadkach innych robót niż modernizacja, i w przypadku takich robót należy stosować przepisy TSI, które jako załączniki do rozporządzeń UE stosuje się bezpośrednio.

			przez zamawiającego. W przeciwnym przypadku, konieczność zatrudniania jednostek notyfikowanych przez PLK S.A. może negatywnie wpłynąć na terminy i koszty realizacji projektów. Takie podejście jest realizowane i powszechnie akceptowane w obecnym systemie prawnym, dlatego też wnosimy jak na wstępie. Wprowadzenie przedmiotowej zmiany jest także niezbędne w ust.3 i 5 art. 25cb Ustawy. Podsystem nie może być jednocześnie weryfikowany przez więcej niż jedną jednostkę notyfikowaną, co wynika z przepisów prawa. Konstrukcja opisana w art. 15 Dyrektywy odnosi się do jednostki lub jednostek oceniających zgodność, czyli jednostek notyfikowanych oraz jednostek wyznaczonych. Czyli zgodnie z dyrektywą wnioskodawca zwraca się do jednej jednostki notyfikowanej jeżeli ocenia podsystem na zgodność z TSI, ale jeżeli jednocześnie musi ocenić podsystem na zgodność z przepisami krajowymi może zwrócić się do innej jednostki (w tym przypadku wyznaczonej) o ocenę podsystemu na zgodność z tymi przepisami. Jako, że w art. 25cb ust. 7c opisana jest procedura zwracania się do jednostki wyznaczonej, w przedmiotowym ustępie należy zastosować jedynie liczbę pojedynczą (jednostka notyfikowana). W proponowanym brzmieniu ust. 2 jest niezgodny z art. 15 Dyrektywy.	
217.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 39 (art. 25cb ustawy o tk)	Ze względu na wprowadzenie instytucji jednostki wyznaczonej do sprawdzania zgodności podsystemu z przepisami krajowymi, niezbędne jest w art. 25cb ust. 8a dodanie tej jednostki. Obecnie art. 25cb przewiduje tylko działania jednostki notyfikowanej (ocena tylko zmienionej części podsystemu, bez potrzeby sprawdzania części niezmienianej). Dla zachowania spójności przepisów oraz ustalenia działania tych jednostek na tożsamy sposób, niezbędne jest dookreślenie zasad oceny zmienianego podsystemu także w ramach działania jednostek wyznaczonych. W związku z tym konieczne jest, aby art. 25cb ust. 8a został uzupełniony o	Uwaga nie została uwzględniona. Do weryfikacji WE uprawnione są jednostki notyfikowane. Natomiast w praktyce wszystkie jednostki wyznaczone będą jednocześnie

			postanowienia dotyczące jednostek wyznaczonych.	jednostkami notyfikowanymi.
218.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 40 lit. a (art. 25cc ust. 1 pkt 3 ustawy o tk)	„w ust. 1 w pkt 3 wyrazy „przepisach wydanych na podstawie art. 25t” zastępuje się wyrazami „właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei” Proponowany zapis jest niezgodny z regulacjami UE. Wymagania dla składników interoperacyjności określone są w TSI (ewentualnie w innych specyfikacjach ogólnoeuropejskich). Prawo unijne zapewnia swobodny przepływ składników interoperacyjności na terytorium państw członkowskich. Dlatego też poszczególne państwa członkowskie nie mogą wprowadzać dodatkowych wymagań dla składników, w związku z tym na terenie Polski składniki interoperacyjności nie wymagają posiadania świadectw dopuszczenia do eksploatacji (zgodnie z art. 22f ust. 12 Ustawy). Dlatego też, nie można wprowadzać przepisu określającego, że składniki interoperacyjności spełniają wymagania krajowych specyfikacji technicznych dotyczących interoperacyjności. Dodatkowo projektowany ust. 1 pkt 3 jest sprzeczny z ust. 3-5 tegoż artykułu Ustawy. Wnosimy o usunięcie tej zmiany.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
219.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 41 (art. 25d ust. 6 ustawy o tk)	Przedmiotowy projekt nie przewiduje zmiany art. 25d ust. 6 Ustawy, wskazującego, że zgodność podsystemu z wymaganiami krajowymi sprawdza jednostka notyfikowana. Rozwiązanie to jest niezgodne z proponowanymi zmianami do Ustawy - projekt zamieszczony na stronie RCL nr UC26, który wprowadza instytucję jednostki wyznaczonej do sprawdzania zgodności podsystemów z wymaganiami krajowymi. Pozostawienie tego zapisu w obecnym brzmieniu spowoduje niezgodność wewnętrzną ustawy, a także będzie niezgodne z wymaganiami art. 15 Dyrektywy	Uwaga została uwzględniona. Ust. 6 został uchylony

220.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 42 lit. a (art. 25e ust. 1 ustawy o tk)	„1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, dopuszczone do eksploatacji przez Prezesa UTK na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.” Podsystemy wskazane w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c to instalacje stałe (INF, ENE, CCT), więc eksploatują je tylko zarządcy infrastruktury, a nie przewoźnicy (którzy eksploatują podsystemy ruchome). W związku z tym, należy usunąć wyrazy: „przewoźnicy kolejowi”	Uwaga nie została uwzględniona, ponieważ w praktyce istnieją elementy infrastruktury kolejowej nienależące do zarządcy infrastruktury i eksploatowane przez podmioty będące przewoźnikami kolejowymi.
221.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 42 lit. c (art. 25e ust. 1b ustawy o tk)	Wnosimy o modyfikację art. 25e ust. 1b Ustawy w następującym brzmieniu: „W przypadku podsystemu strukturalnego o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany, do czasu uzyskania nowego zezwolenia, na zasadach określonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury.” Uzasadnienie: zgodnie z dyrektywą w sprawie interoperacyjności także odnowienie może wymagać uzyskania nowego zezwolenia dla podsystemu, co nie zostało jednak zaimplementowane do przedmiotowego projektu (szczegółowa uwaga w tym zakresie, przy uwagach do zmian art. 25k Ustawy). Dodatkowo, zmiana/usunięcie dotychczasowego terminu 9 miesięcy na eksploatację podyktowana jest zmianami terminów wydawania zezwoleń przez Prezesa UTK (dotychczas były to 1-2 miesiące zgodnie z KPA, po zmianach przepisów będzie to 4 miesiące na decyzję + 1 miesiąc na stwierdzenie kompletności dokumentów + czas niezbędny na uzupełnienie wniosku). Kolejna kwestia, to zmiana zapisów dotycząca parametrów, podyktowana tym, iż nie we wszystkich przypadkach i	Uwaga została uwzględniona.

			podsystemach można mówić o dotychczasowych parametrach (przykład: podsystemu Sterowanie-urządzenia przytorowe), albo parametry sprzed modernizacji są nieuzasadnione do stosowania (przykład: linia kolejowa, ze względu na degradację - ruch przed pracami prowadzony z V=40 km/h, linia kiedyś zaprojektowana na 100 km/h, po modernizacji 120km/h - obowiązujący zapis można interpretować jako konieczność prowadzenia ruchu z prędkością 40 km/h). Dlatego też zaproponowano ustalenie parametrów w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury. Każdy zarządca infrastruktury zobowiązany jest posiadać system zarządzania bezpieczeństwem, który ma gwarantować m.in. bezpieczne prowadzenie ruchu na liniach kolejowych, a także kontrolę stanu technicznego infrastruktury, kwestie jej eksploatacji i utrzymania. Stosowanie procedur określonych w przedmiotowym systemie jest gwarantem bezpieczeństwa prowadzenia ruchu. Natomiast, jeżeli przedmiotowy przepis nie zostanie uzupełniony o odnowienie oraz propozycja jw. nie zostanie ujęta całościowo, może to spowodować konieczność całkowitego wyłączenia z eksploatacji linii kolejowych, na których prowadzone są prace inwestycyjne na okres tych prac, aż do czasu uzyskania nowego zezwolenia, co będzie miało olbrzymie skutki ekonomiczne, społeczne i wizerunkowe.	
222.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 42 lit. d (art. 25e ust. 2 ustawy o tk)	„2. Na wniosek zainteresowanego producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego 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.” przewoźnik kolejowy nie eksploatuje podsystemów instalacji stałych - do wykreślenia wyrazy, „przewoźnika kolejowego”.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

223.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 42 lit. e (art. 25e ust. 3 pkt 2 i 3 ustawy o tk)	Należy doprecyzować jakie rejestry potwierdzają zgodność podsystemów z systemem oraz bezpieczną integrację. Przedmiotowy zapis pochodzi bezpośrednio z Dyrektywy art. 18.4, natomiast na podstawie dotychczasowych doświadczeń nie wiadomo czy i jakie rejestry miałyby potwierdzać zgodność podsystemów z systemem, do którego są włączone oraz bezpieczną integrację. Prawdopodobnie może to dotyczyć RINF, ale brak określenia w jaki sposób miałyby on potwierdzać zgodność podsystemów z systemem, do którego są włączone oraz bezpieczną integrację. Przy pozostawieniu obecnego kształtu, zapis będzie albo martwy albo może być nadinterpretowany. Konieczność doprecyzowania bądź usunięcia wyrazów: „i rejestry”.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany.
224.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 42 lit. h (art. 25e ust. 4c ustawy o tk)	„4c. Zarządca albo przewoźnik kolejowy mogą wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji, o której mowa w ust. 2.” przewoźnik kolejowy nie eksploatuje podsystemów instalacji stałych - do wykreślenia wyrazy: „przewoźnik kolejowy”	Uwaga nie została uwzględniona, ponieważ w praktyce istnieją elementy infrastruktury kolejowej nienależące do zarządcy infrastruktury i eksploatowane przez podmioty będące przewoźnikami kolejowymi.
225.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 42 lit. i (art. 25e ust. 5 ustawy o tk)	Ze względu na to, iż wprowadzono instytucję jednostki wyznaczonej do oceny podsystemu z wymaganiami krajowymi w art. 25e ust. 5 pkt 1 należy dodać procedurę weryfikacji podsystemu na zgodność z przepisami krajowymi. W przeciwnym przypadku, Prezes UTK będzie mógł żądać przeprowadzenia ponownych sprawdzeń, które już zostały dokonane przez jednostkę wyznaczoną	Uwaga nie została uwzględniona. Rozporządzenie 2019/250 przewiduje, że po weryfikacji WE przeprowadzanej na zgodność z przepisami krajowymi

				wnioskodawca wydaje „deklarację weryfikacji WE”, a nie „deklarację weryfikacji”. Rozporządzenie to zawiera wzór „deklaracji weryfikacji WE”, który wydaje się również po ocenie na zgodność z przepisami krajowymi.
226.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 43 (art. 25ea ust. 1 ustawy o tk)	Proponujemy modyfikację ust. 1 w następującym brzmieniu: „Zarządca ~~lub przewoźnik kolejowy~~ obowiązany jest złożyć do Agencji wniosek o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych związanych z planowaną zabudową urządzeń przytorowych systemu ERTMS, <i>wymagających zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu Sterowanie-urządzenia przytorowe</i>, w ramach projektu obejmującego linie kolejową lub jej fragment, kilku linii kolejowych lub sieci kolejowej.” Należy wykreślić wyrazy „przewoźnik kolejowy” - zatwierdzanie dotyczy tylko instalacji przytorowych ERTMS. Uwaga analogiczna do ust. 5, 8, 9, 11-13	Uwaga nie została uwzględniona, przepisy zostały zmodyfikowane, ponieważ w praktyce istnieją elementy infrastruktury kolejowej nienależące do zarządcy infrastruktury i eksploatowane przez podmioty będące przewoźnikami kolejowymi. Ponadto umożliwiało, żeby o preautoryzację ERTMS mógł wystąpić inwestor (np. spółka celowa) który nie posiada autoryzacji bezpieczeństwa.

227.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 43 (art. 25ea ust. 1 ustawy o tk)	Dodatkowo należy doprecyzować jakiego rodzaju prace wymagają zgłoszenia do Agencji. W obecnym przypadku każda planowana praca w ERTMS (nawet prace utrzymaniowe) wymagają takiego zatwierdzenia. Natomiast zgodnie ze stanowiskiem Agencji (Clarification note Sharing of supervision information 1210 Clarification TA 1 V1.0 z dnia 26 marca br.) tylko prace wymagające zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wymagają zatwierdzenia Agencji, czyli zawsze budowa podsystemu oraz modernizacja i odnowienie w przypadkach wydania takiej decyzji przez Prezesa UTK (uwagi w zakresie odnowienia w dalszej części pisma). Takie podejście Agencji jest zgodne z przepisami Dyrektywy oraz niepozbawione nadzoru z jej strony (zgodnie z art. 18 Dyrektywy Agencja bierze udział przy wydawaniu decyzji czy prace związane z ERTMS wymagają nowego zezwolenia). Przy pozostawieniu przepisów bez doprecyzowania narażamy się na ich nadinterpretowanie oraz oczekiwania do zgłaszania do Agencji wszystkich prac związanych z ERTMS, co będzie miało negatywny wpływ na terminy realizacji tych inwestycji oraz koszty (każda decyzja Agencji w zakresie ERTMS jest bardzo kosztowana - 130 euro za każdą godzinę pracy eksperta Agencji). Z przedstawionych względów wnosimy o doprecyzowanie we wskazanym zakresie.	Uwaga została uwzględniona.
228.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 43 (art. 25ea ust. 2 ustawy o tk)	ust. 2. „Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składany jest przed zaproszeniem do składania ofert w zamówieniu publicznym, w celu potwierdzenia przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI.” Sformułowanie przed zaproszeniem do składania ofert w zamówieniu publicznym należy zamienić na przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Pozwoli to zachować zgodność z art. 2 ust. 7a ustawy Pzp (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843), w myśl którego zaproszenie do składania ofert jest tylko jednym ze sposobów wszczynania postępowania o udzielenie zamówienia.	Uwaga została uwzględniona.
229.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 43	ust. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się: (...)	Uwaga została

		(art. 25ea ust. 3 ustawy o tk)	2) dokumenty potwierdzające zgodność techniczną i eksploatacyjną przewidywanych w projekcie rozwiązań z pojazdami kolejowymi przewidzianymi do poruszania się po objętych tym projektem linii kolejowej, lub jej fragmencie, kilku liniach kolejowych lub sieci kolejowej; Proponowane rozwiązanie nie do końca we właściwy sposób implementuje postanowienie art. 19 ust. 3 lit. b Dyrektywy, gdzie mowa jest o dokumentach potwierdzających warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami, które mają być eksploatowane na danej sieci. Zaproponowana treść nałoży na wnioskodawcę w procesie preautoryzacji obowiązek nie tylko przewidywania, jakie pojazdy kolejowe będą poruszać się po linii kolejowej objętej danym projektem ERTMS, ale również uzyskania od podmiotów eksploatujących bądź zamierzających eksploatować te pojazdy na tyle szczegółowych informacji, aby potwierdzić wspomnianą zgodność techniczną i eksploatacyjną, do czego zarządca nie posiada instrumentów prawnych. Podkreślić należy, że znowelizowane rozporządzenie 2016/919 wdraża narzędzia służące potwierdzaniu zgodności warstw przytorowych i pokładowych podsystemu „Sterowanie” - są to ESC i RSC. (...) 4) inne dokumenty, w tym opinię Prezesa UTK, deklaracje weryfikacji WE lub certyfikaty zgodności WE. sugeruje się inne stosowne dokumenty zamiast inne dokumenty, sugeruje się opinie Prezesa UTK zamiast opinie prezesa UTK, deklaracje weryfikacji WE lub certyfikaty zgodności WE - zastosowanie mają również dokumenty takie jak: certyfikat weryfikacji WE oraz deklaracja zgodności WE, jeżeli dokumenty te mają znaczenie dla procesu wnioskowania, powinny być również uwzględnione w tym punkcie.	uwzględniona oprócz propozycji zmiany w ust. 3 pkt 4 - w przepisie tym jest zastosowany katalog otwarty.
230.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 43	ust. 5 - należy doprecyzować w jakim zakresie Prezes UTK wydaje opinię	Uwaga została

		(art. 25ea ust. 5 ustawy o tk)	(czy jest to wyłącznie opinia dot. konieczności uzyskania nowego zezwolenia dla podsystemu strukturalnego Sterowanie - urządzenia przytorowe czy jest to opinia w zakresie planowanych do zastosowania rozwiązań technicznych urządzeń przytorowych systemu ERTMS.	uwzględniona. Przepis ust. 3 pkt 4 został doprecyzowany.
231.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 43 (art. 25ea ust. 6, 7 i 10 ustawy o tk)	ust. 6, 7, 10, gdy mowa o terminach dotyczących Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, proponujemy ich wskazanie jednocześnie z podaniem, że wynikają one z postanowień Dyrektywy. Pozostawienie zapisów w obecnej formie może powodować wrażenie, że terminy, jakimi związana jest ERA, narzucone są polską ustawą.	Uwaga nie została uwzględniona. W ocenie MI oczywistym jest, że projektowane terminy wynikają z przepisów wdrażanej dyrektywy.
232.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 43 (art. 25ea ust. 7 i 8 ustawy o tk)	ust. 7 i 8 są niezgodne z art. 19 Dyrektywy. Pomyłono procedury związane z decyzją Agencji odmawiającą zatwierdzenia a postępowanie w razie stwierdzenia braków i żądanie informacji uzupełniających. Ustępy te, jak i pozostałe związane z kwestiami uzupełniania braków oraz decyzjami Agencji odmawiającymi zatwierdzenia należy zaimplementować zgodnie z art. 19 Dyrektywy.	Uwaga została uwzględniona. Przepisy zostały zmodyfikowane.
233.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 43 (art. 25ea ust. 13 ustawy o tk)	ust. 13 Zgodnie z art.19 ust.4 Dyrektywy „W przypadku, o którym mowa w art.7 ust.1 lit a.), wnioskodawca nie zwraca się o nową ocenę” (ust.1 lit. a) - dotyczy projektów będących na zaawansowanym etapie realizacji). Zapis w zmienianej Ustawie stanowi, że „zarządca lub przewoźnik kolejowy nie składają wniosku, o którym mowa w ust.1.”. Z ust. 13 wynika, że w przypadku projektów będących na zaawansowanym etapie realizacji nie ma w ogóle potrzeby składania wniosku o zatwierdzenie instalacji przytorowych systemu ERTMS do Agencji Kolejowej. W Dyrektywie jest natomiast mowa o braku konieczności zwracania się o <u>nowa</u> ocenę - co interpretować można tak, że ocena Agencji jest	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany.

			wymagana dla projektów będących na zaawansowanym etapie realizacji, jednak w momencie zmiany TSI nie ma konieczności składania wniosku o ponowną ocenę Agencji z uwzględnieniem zmian w specyfikacjach TSI. W naszej opinii w Ustawie należy doprecyzować tę kwestię, tak aby zarządca Infrastruktury (wnioskodawca) miał jasność w jakich przypadkach powinien składać wniosek o zatwierdzenie instalacji przytorowych systemu ERTMS do Agencji Kolejowej.	
234.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 44 lit. c (art. 25f ust. 3 ustawy o tk)	Proponowany zapis jest niezgodny z Dyrektywą w zakresie wskazania właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych. Zgodnie z art. 7.4 Dyrektywy wskazane są przepisy alternatywne, a zawężenie ich wyłącznie do tzw. Listy Prezesa UTK jest niezrozumiałe i szkodliwe. Jak w przypadku odstępstwa od TSI Sterowanie w zakresie zabudowy systemu ERTMS, mamy zastosować wymagania Listy Prezesa UTK, skoro nie ma w nich wymagań dla systemu ERTMS. W takim przypadku zastosowanie powinno mieć podstawowo poprzednie TSI. Powyższy przykład może też dotyczyć innych podsystemów. Dlatego też wnosimy, aby zgodnie z Dyrektywą przyjąć „przepisy alternatywne”, które i tak w większości przypadków będą albo poprzednimi TSI, albo Listą Prezesa UTK.	Uwaga została uwzględniona.
235.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 44 lit. e (art. 25f ust. 4 ustawy o tk)	W art. 25f ust. 4 błędnie została zaimplementowana Dyrektywa. Zgodnie z art. 7.4 Dyrektywy, KE wydaje decyzję nie we wszystkich przypadkach wskazanych w ust.3, do którego odnosi się ust.4 bowiem przy zaawansowanym etapie realizacji nie ma decyzji KE. W związku z tym należy zmienić odpowiednio zapisy w projekcie.	Uwaga nie została uwzględniona. Ust. 4 odnosi się do przepisów, o których mowa w ust. 3, a nie do przypadków, o których mowa w ust. 3.
236.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 44 lit. g (art. 25f ust. 6 ustawy o tk)	Uwaga jw. dla projektów zaawansowanych nie ma decyzji KE. W związku z tym należy zmienić odpowiednio zapisy ust. 6.	Uwaga nie została uwzględniona. W ocenie MI przepis implementowany jest zgodnie z wymogami

				dyrektywy 2016/797.
237.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 48 (art. 25k ustawy o tk)	art. 25k Ustawy błędnie implementuje wymagania Dyrektywy w zakresie odnowienia podsystemów. Zgodnie z Dyrektywą art. 18.6 także odnowienie podsystemu może wymagać nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po zakończeniu prac. Odniesienia do tych kwestii są także w TSI Sterowanie, w związku z tym pozostawienie obecnie obowiązujących zapisów będzie niespójne w zakresie Ustawy w stosunku do bezpośredniego stosowanego rozporządzenia UE w sprawie TSI Sterowanie. Zastosowanie zmian jak proponowane w art. 25k będzie wewnątrznie niespójne, ponieważ zgodnie z projektowanym art. 25k ust. 5 nowe zezwolenie może być wymagane w przypadku gdy wymaga tego TSI lub zmieniły się parametry w dotychczasowym zezwoleniu, co może mieć też miejsce w przypadku odnowienia. Konieczna jest modyfikacja art. 25k ust. 2, 3, 4 oraz 5a.	Uwaga została uwzględniona. Przepisy zostały zmodyfikowane.
238.	PKP PLK S.A.	art. 1 pkt 48 (art. 25k ustawy o tk)	Dodatkowo obecnie obowiązujący art. 25k ust. 2 i 4 jest niezgodny z wymaganiami dyrektywy w sprawie interoperacyjności art. 18.6 w zakresie konieczności przekazania oceny znaczenia zmiany do Prezesa UTK. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń oraz ze względu na brak odniesienia do tego dokumentu w Dyrektywie uważamy, że dołączanie oceny znaczenia zmiany do wniosku jest niepotrzebne. Sama ocena znaczenia zmiany, po stronie procedur obowiązujących w Spółce, wymaga szeregu informacji w zakresie prac na linii dostępnych dopiero na etapie projektowania. Co sprawia, że wniosek do Prezesa UTK, może być złożony dopiero po zakończeniu etapu projektowania. Takie rozwiązanie nie jest właściwe, ponieważ decyzja UTK może wpłynąć na kształt realizowanego przedsięwzięcia, a poza tym jest niespójne z wymogami Ustawy - decyzja powinna dotyczyć planowanych prac, a nie już realizowanych (o czym mowa w art. 25k ust. 4 i 5 Ustawy). Poza tym, istotnym jest aby także przystępując do przetargu, zleceniodawca i wykonawca miał świadomość ciążących na nim obowiązków, a nie dowiadywał się o tym w trakcie albo pod koniec inwestycji, co poważnie	Uwaga została uwzględniona.

			wpływa na ryzyka związane z jej realizacją. Dalej, w naszej opinii dotychczas przekazywane oceny znaczenia zmiany nie wpłynęły w żaden sposób na podejmowane przez Prezesa UTK decyzje (argument przywołujący ocenę znaczenia zmiany w każdej decyzji Prezesa UTK był taki sam, niezależnie od zakresu oceny znaczenia zmiany przeprowadzonej przez wnioskodawcę), natomiast zakres prac w podsystemach już ma wpływ na decyzję. W związku z powyższym uważamy za zasadne usunięcie obowiązku dołączenia oceny znaczenia zmiany, a zastosowanie rozwiązania jak w art. 18.6 Dyrektywy, tj. przekazanie dokumentacji opisującej przedsięwzięcie.	
239.	PKP PLK S.A.	art. 3 ust. 1	Postępowania w sprawie wydania, przedłużenia i aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy nie powinny być umarzane lecz prowadzone dalej z uwzględnieniem nowych przepisów. Obecnie PLK S.A. wystąpiła o przedłużenie autoryzacji bezpieczeństwa, której ważność upływa w dniu 30.12.2020r. Zatem konieczne jest aby postępowanie o przedłużenie autoryzacji było kontynuowanie według zmienionych przepisów Ustawy, a nie umorzone. Wnosimy o zmianę przepisu przejściowego w tym zakresie.	Uwaga została uwzględniona.
240.	PKP PLK S.A.	art. 3 ust. 4	Nie powinno się umarzać postępowań toczących się dla uzyskania zezwolenia dla podsystemów strukturalnych instalacji stałych. Żadna dotychczasowa zmiana Ustawy nie przewidywała takich działań (zawsze wszystkie wszczęte postępowania toczące się przed Prezesem UTK toczyły się na dotychczasowych zasadach tj. wg przepisów dotychczasowych). Nie ma określonych procedur do ponownego złożenia wniosku (jak ma to miejsce dla pojazdów) oraz pojawia się problem z ewentualną koniecznością uzupełnienia nowych danych do wniosku, których strona może nie posiadać (inwestycja została zakończona, prace wykonawcy i jednostek notyfikowanych też już się zakończyły przed złożeniem wniosku). Dodatkowo, jest to także niespójne z ust. 11 art.3, który odnosi się do postępowania przed Prezesem UTK, w zakresie decyzji	Uwaga została uwzględniona.

			czy wymagane jest nowe zezwolenie, które rozpatruje się na dotychczasowych zasadach, a także ust. 7, który odnosi się do przyznania odstępstwa przez Prezesa UTK. W związku z tym art. 3 ust.1 powinien zostać zastosowany wyłącznie do pojazdów kolejowych, a dla podsystemów strukturalnych instalacji stałych powinno być przyjęte rozwiązanie analogiczne do ust. 11, określające stosowanie do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie zmian, przepisów dotychczasowych	
241.	PKP PLK S.A.	art. 4 ust. 3 i 4	Wnosimy o wprowadzenie przepisu przejściowego na wzór ust. 3 i 4 dla zarządców infrastruktury w odniesieniu do autoryzacji bezpieczeństwa.	Uwaga nie została uwzględniona. W ocenie MI projektowane przepisy przejściowe w odniesieniu do zarządców infrastruktury są wystarczające. W odróżnieniu od jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, który zastępuje dotychczasowy certyfikat bezpieczeństwa, w przypadku autoryzacji bezpieczeństwa nie została ona zastąpiona nowym dokumentem.
242.	PKP PLK S.A.	art. 5 ust. 2	W naszej opinii zapis nieczytelny, pozwalający na różną interpretację. Wnosimy o implementację zapisu zgodnie z treścią wskazaną w art. 54.3	Uwaga została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany.

			Dyrektywy, który jest jednoznaczny i czytelny i z którego wprost wynika, że pojazdy, dla których wcześniejsze zezwolenie nie dotyczy/obejmuje/wskazuje sieci kolejowej, po której będą/planują się poruszać, muszą uzyskać nowe zezwolenie.	
243.	PKP PLK S.A.	art. 8 ust. 1	Zgodnie z zaproponowanym zapisem projekty ERTMS, które rozpoczęły się przed 15 czerwca 2016 roku, muszą podlegać zatwierdzeniu przez Agencję, co jest sprzeczne z Dyrektywą. Dyrektywa w art. 55 ust. 2 odnosi się do okresu od wejścia w życie dyrektywy do daty jej zaimplementowania przez państwa członkowskie, w kontekście tylko i wyłącznie toczących się postępowań o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu CCT w zakresie ERTMS i wskazania, że nie podlegają one pod przepisy tej Dyrektywy (w tym o zatwierdzenie przez Agencję) bez konieczności spełnienia jakichkolwiek dodatkowych przesłanek. Natomiast art. 55 ust. 3 Dyrektywy odnosi się do dodatkowych przesłanek, jakie musi spełnić projekt ERTMS aby nie podlegać zatwierdzeniu przez Agencję. Zaproponowany zapis nie odzwierciedla powyższego, w związku z tym proponujemy usunięcie z treści przepisu <i>jednak nie wcześniej niż w dniu 15 czerwca 2016 r.</i>” co umożliwi prawidłowe wdrożenie art. 55 ust.3 Dyrektywy.	Uwaga została uwzględniona.
244.	PKP PLK S.A.	art. 8	W związku z powyższym, że data wejścia w życie przepisów Dyrektywy 2016/797 jest określona Ustawa powinna określać, że projekty dla których umowy z wykonawcami zostały podpisane przed 31 października 2020 nie podlegają obowiązkowi prowadzenia procesu zatwierdzania instalacji przytorowej systemu ERTMS przed Agencją Kolejową.	Uwaga nie została uwzględniona. W ocenie projektodawcy przepis przejściowy powinien określać termin wejścia w życie ustawy.
245.	PKP PLK S.A.	art. 8 ust. 3	Zapis jest niezrozumiały. art.8 ust. 3 zmiany do Ustawy odnosi się do sytuacji przed wydaniem zezwolenia i jednocześnie przywołuje artykuł odnoszący się do sytuacji po	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			wydaniu zezwolenia. Nie jest dla nas jasne w jaki sposób przed wydaniem zezwolenia UTK ma wykonać czynność po wydaniu zezwolenia. Dodatkowo, niepokojący jest zapis o tym, że Agencja może uznać, iż istnieje ryzyko wystąpienia technicznej lub operacyjnej niezgodności między sieciami i pojazdami wyposażonymi w ERTMS - jakie jest kryterium Agencji pozwalające stwierdzić, że taka niezgodność występuje na dopuszczonym do eksploatacji przez UTK podsystemie i w jaki sposób Agencja będzie pozyskiwała informację, że na danym projekcie taka niezgodność może wystąpić. Art. 31 ust.2 rozporządzenia 2016/796 stanowi: „Agencja zapewnia podjęcie technicznych działań następczych w odniesieniu do finansowanych przez Unię projektów z zakresu wdrażania ERTMS, w tym - w stosownych przypadkach bez powodowania nieuzasadnionych opóźnień w procedurze - przeprowadzenie analizy dokumentacji przetargowej na etapie zaproszenia do składania ofert. W razie potrzeby Agencja służy także pomocą beneficjentom tych środków unijnych, aby zapewnić pełną zgodność rozwiązań technicznych wdrażanych w ramach projektów z TSI dotyczącymi sterowania, a przez to ich pełną interoperacyjność.”	
246.	PKP PLK S.A.	art. 12	Projekt zmiany nie przewiduje terminu dla Prezesa UTK w zakresie publikacji przewodnika, o którym mowa w nowo zaproponowanym art. 25e ust. 9. Jest to niespójne z zapisami Ustawy bowiem przewodnik dotyczący kwestii bezpieczeństwa ma określone ramy publikacji, a dla kwestii interoperacyjności nie został określony termin. Opublikowanie wytycznych przez Prezesa UTK w zakresie interoperacyjności jest potrzebne dla podmiotów ubiegających się o wydanie zezwoleń na dopuszczenie podsystemów do eksploatacji i z tego względu konieczne jest wskazanie terminu na ich wydanie. W skrajnym przypadku nieokreślenie terminu może doprowadzić do sytuacji, że nie zostaną opracowane wytyczne skoro nie określono daty granicznej ich publikacji. Wnosimy o dodanie przepisu dostosowującego w tym zakresie, określającego termin publikacji wytycznych, o których mowa w art. 25e	Uwaga została uwzględniona.

			ust. 9 Ustawy dotyczących procedury uzyskiwania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, o których mowa w art. 25a ust. 1 pkt 1 lit a-c oraz wykaz wymaganych dokumentów.	
247.	PKP PLK S.A.	Przepisy przejściowe	Dodatkowe uwagi do przepisów przejściowych: Brak przepisów przejściowych w zakresie toczących się projektów, gdzie nie działają jednostki wyznaczone i nie powstają dokumenty pod nazwą „certyfikaty weryfikacji podsystemu”. W takim przypadku jednostki notyfikowane nie będą wiedziały czy i w jakim zakresie będą mogły wydawać dokumenty dla części krajowej podsystemu. Dalej, nie określono co z dotychczas wydanymi certyfikatami przez jednostki notyfikowane, czy tracą moc, czy uprawniają do kontynuowania procesu weryfikacji podsystemu oraz ubiegania się o wydanie zezwolenia przez Prezesa UTK. Stąd jednostki notyfikowane nie będą mogły dalej prowadzić procesu weryfikacji WE podsystemów dla projektów rozpoczętych przed wejściem w życie zmian Ustawy, a Prezes UTK może nie być uprawnionym do wydania zezwolenia w oparciu o certyfikaty wydane na wcześniejszych zasadach. Dotychczas zaproponowane przepisy przejściowe w projekcie nowelizacji Ustawy wdrażającej Dyrektywę w zakresie jednostek oceniających zgodność także nie precyzowały tych kwestii, co zgłaszane było przez Spółkę w ramach konsultacji społecznych oraz w oddzielnej korespondencji skierowanej do Ministerstwa Infrastruktury pismem nr IOR3- 0230-83/2020 z dnia 09.06.2020r. Konsekwencje braku prawidłowego uregulowania powyższych kwestii, mogą w bardzo dużym stopniu wpłynąć negatywnie na inwestycje realizowane przez Spółkę. W związku z powyższym wnosimy o wprowadzenie do projektu zmiany Ustawy przepisów przejściowych we wskazanych kwestiach.	Odpowiednie przepisy przejściowe w przedmiotowym zakresie zawiera projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC26).
248.	PKP PLK S.A.	OSR	Rozdz. 4 Podmioty, na które oddziałuje projekt, Zarządcy infrastruktury, kolumna „Oddziaływanie”, tiret drugie: należy odnieść się do konsekwencji finansowych związanych z procesem preautoryzacji –	Uwaga została uwzględniona.

			proces ten wymaga uiszczenia przez zarządcę infrastruktury opłat na rzecz Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.	
249.	PKP LHS SP. Z O.O.	art. 5 ust. 3b ustawy o tk	Propozycja zapisu: „Przepisów ust 3 i 3a oraz art. 37 ust. 3-8 nie stosuje się w okresie do dnia 24 grudnia 2026 r. do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego poprzez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie: wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych: a) wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym, lub b) przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych. c) wyodrębnionych liniach kolejowych o szerokości toru innej niż 1435 mm i długości poniżej 500 km, które połączone są z siecią kolejową państw trzecich."	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
250.	PKP LHS SP. Z O.O.	art. 5 ust. 3bb ustawy o tk	Po art. 5 ust. 3b Ustawy proponuje się dodać art. 5 ust. 3bb: „Nie później niż 12 miesięcy przed upływem okresu wyłączenia, o jakim mowa w ust. 3b lub upływem ponownego okresu wyłączenia o jakim mowa w niniejszym ustępie, przedsiębiorca o którym mowa w art. 5 ust. 3b może złożyć do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego umotywowany wniosek o przedłużeniu zastosowania względem niego wyłączenia na dalszy okres, nie przekraczający 5 lat."	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
251.	PKP LHS SP. Z O.O.	art. 5 ust. 3e ustawy o tk	Wniosek o uchylenie zapisu	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
252.	PKP LHS SP. Z O.O.	art. 36 ustawy o tk	Propozycja zapisu: „1. Przepisów art. 29-35 w okresie do 24 grudnia 2026 r. nie stosuje się do infrastruktury kolejowej:	Uwaga nie została uwzględniona

			- przeznaczonej wyłącznie do przewozów osób wykonywanych przez przewoźnika kolejowego, który równocześnie zarządza tą infrastrukturą bez udostępniania jej innym przewoźnikom; - przeznaczonej do użytku właściciela w celu wykonywania przewozów rzeczy wyłącznie dla jego własnych potrzeb; - obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm. 2. Nie później niż 12 miesięcy przed upływem okresu wyłączenia, o jakim mowa w ust. 1 lub upływem ponownego okresu wyłączenia, o jakim mowa w niniejszym ustępie, zarządca infrastruktury może złożyć do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego umotywowany wniosek o przedłużeniu zastosowania względem zarządzanej przez siebie infrastruktury kolejowej lub jej części wyłączenia na dalszy okres, nie przekraczający 5 lat.	(nadregulacja).
253.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 3 (art. 4 pkt 35c ustawy o tk)	W brzmieniu proponowanym przez Projekt w art. 4 pkt 35c ustawy jest wymienione „zezwoenie na dopuszczenie do eksploatacji” a zatem uchylenie pkt 36b art. 4 definiującego to określenie wydaje się nieuzasadnione skoro ustawa nadal posługuje się tym pojęciem	Uwaga nie została uwzględniona. Dyrektywa 2016/797 posługuje się pojęciem „dopuszczenie do eksploatacji”.
254.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 6 i 7 (art. 13a ust. 1, 13ab i 13b ust. 2 i 3 ustawy o tk)	Zgodnie z art. 13a ust. 1 ustawy w brzmieniu nadanym Projektem obowiązuje zasada, że do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art.13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy KPA. W związku z tym przepisów KPA nie stosuje się do terminów, o których mowa w art. 13ab ust. 9 i 10. Stąd mogą rodzić się wątpliwości co do liczenia terminów określonych w miesiącach.	Do terminów, o których mowa w 13ab ust. 9 i 10 nie stosuje się kpa, zgodnie z przepisem 13a ust. 1.
255.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 7 (art. 13ab i 13ac ustawy o tk)	Dodane Projektem art. 13ab i 13ac powinny być zamieszczone po art. 13aa ustawy a nie po art. 13a.	Uwaga została uwzględniona.

256.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 8 (art. 14 ust. 2a-2e ustawy o tk)	W projektowanych w art. 14 ustawy ust. 2a-2e regulujących wprowadzenie przez Prezesa UTK tymczasowych środków bezpieczeństwa posłużono się terminem „istotne ryzyko dla bezpieczeństwa” w odróżnieniu od terminu stosowanego w Dyrektywie 2016/798 „poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa” (Art. 17), który wydaje się bardziej odpowiedni.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
257.	POLREGIO SP. Z O.O.	Całość projektu	Ponadto w Projekcie zabrakło regulacji zawartej w ostatnim zdaniu Art. 17 ust. 6 tej Dyrektywy „Jeżeli Agencja stwierdzi, że posiadacz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nie spełnia już warunków certyfikacji, bezzwłocznie ogranicza lub cofa certyfikat”.	Uwaga nie została uwzględniona. Przepisów dyrektywy adresowanych bezpośrednio do Agencji nie implementuje się do prawa krajowego.
258.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 13 (art. 17a ust. 4 ustawy o tk)	W brzmieniu proponowanym przez Projekt w art. 17a ust. 4-termin „nie rzadziej niż raz na trzy miesiące” - budzi wątpliwość odnośnie tak rygorystycznego zapisu w świetle innych wymogów dotyczących np. oceny ryzyka zawodowego - raz na trzy lata.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
259.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 14 (art. 17aa pkt 2 ustawy o tk)	W Projekcie wprowadzono zapis w dodanym art. 17aa pkt 2) - przewoźnik poniesie dodatkowe koszty związane z pomocą psychologa. Łączy się to z wprowadzeniem obowiązku zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannych i ich rodzinom. Zgodnie z projektowaną zmianą, przewoźnik udziela poszkodowanym informacji w zakresie procedur dochodzenia roszczeń na mocy przepisów unijnych, przy jednoczesnym wsparciu psychologicznym, którego koszty ponosi przewoźnik kolejowy. W ocenie Spółki nie można przypisać wszelkich przyczyn wypadków oraz późniejszych kosztów przewoźnikom kolejowym, ponieważ przyczyny wypadków mogą być różne np. zły stan infrastruktury (rogatki, zwrotnice), wymuszenia pierwszeństwa przejazdu przez pojazd drogowy, nielegalne przekraczanie torów, samobójstwo. W przypadku poważnego wypadku na	Uwaga nie została uwzględniona. Niemniej jedna przedmiotowy przepis został doprecyzowany.

			przejeździe kolejowo-drogowym, czynności i koszty wynikające z zapisów tego artykułu powinny dotyczyć zarządcy infrastruktury.	
260.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 17 (art. 18b ust. 1 ustawy o tk)	W art. 18b. ust. 1 jest tylko mowa o składaniu wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa - brak jest natomiast regulacji w zakresie składania wniosku o przedłużenie, aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Artykuł ten należy także uzupełnić o zapis, gdzie jest uregulowany tryb wydawania, przedłużania, aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przez Agencję.	Kwestie związane z przedłużaniem i aktualizacją jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa uregulowane są w art. 18bc ust. 5.
261.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 18 (art. 18bd ust. 2 ustawy o tk)	W Projekcie przewidziano, w dodanym art. 18bd ust. 2 ustawy, termin 7 dni dla powiadomienia Prezesa UTK o znaczących zmianach w zakresie liczby zatrudnionych osób lub typów użytkowanych pojazdów - w naszej ocenie zbyt krótki w przypadku, gdy zmiany te nastąpią w trakcie dekady miesiąca po zakończeniu okresu sprawozdawczego, co może spowodować zagrożenie przeoczenia zmiany i późniejsze ewentualne konsekwencje za nie zachowanie terminu. Ponadto, określenie „znaczące zmiany” (w Dyrektywie 2016/798 „istotne zmiany”) wydaje się nieprecyzyjne i ocenne;	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przedmiotowy przepis został zmodyfikowany. Natomiast to, czy zmiana jest znacząca zależy od wyniku oceny znaczenia zmiany. Ponadto w ocenie MI terminu nie można wydłużyć do okresu dłuższego niż 7 dni, jako że w dyrektywie występuje pojęcie „bezzwłocznie”.
262.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 21 (art. 18f ustawy o tk)	Proponowane w Projekcie uchylenie art. 18f wiąże się z brakiem wpływu Ministra właściwego do spraw transportu na sposób uzyskiwania dostępu do sieci kolejowej a tym samym możliwość dowolnego określania przez zarządcę infrastruktury warunków dostępu do sieci, możliwe, że różnych	Uwaga nie zostało uwzględniona. W sytuacji wprowadzenia jednolitego certyfikatu

			dla poszczególnych przewoźników	bezpieczeństwa wydawanego przez Agencję, zmieniły się procedury uzyskania tego dokumentu, wobec czego akt wykonawczy z art. 18f traci rację bytu.
263.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 27 (art. 23c ustawy o tk)	Uchylenie art. 23c ustawy - wprowadzi ograniczenie dla przewoźników w zakresie korzystania z pojazdów zgodnych z TSI, które uzyskały zezwolenie do eksploatacji w innym państwie UE, konieczność uzyskiwania zezwolenia, postępowanie zgodnie z procedurą i wpływający czas - wszystko działa na niekorzyść przewoźnika	Uwaga nie została uwzględniona. Wprowadzony dyrektywą 2008/57/WE przepis art. 23c w praktyce był martwy i nie miał zastosowania. Nowa dyrektywa 2016/797 nie zawiera takiego przepisu nie zawiera.
264.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 31 (art. 23fa ust. 5 ustawy o tk)	W dodanym Projekcie art. 23fa ust.5 proponujemy zgodnie z uzasadnieniem do Projektu przyjąć, że niezgodność powinna prowadzić do „poważnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego” a nie „do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”;	Uwaga nie została uwzględniona (nadregulacja).
265.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 35 (art. 23k ust. 1 i 2 ustawy o tk)	Dodanie Art. 23k - to kolejne wymagania przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu kolejowego - wydłużanie w czasie momentu rozpoczęcia eksploatacji a tym samym działanie niekorzystne dla przewoźnika. Ponadto Projekt przewiduje w ust. 2 art. 23k, że przewoźnik składa wniosek do zarządcy o przeprowadzenie badań a Dyrektywa 2016/797 przewiduje ten wniosek jako fakultatywny.	Uwaga nie została uwzględniona ze względu na wymogi dyrektywowe. Niemniej jednak przepis w ust. 1 ust. 2 został zmodyfikowany. Odnosnie ust. 2 – w

				ocenie MI intencją prawodawcy wspólnotowego nie jest to, żeby pomimo uzasadnionych wątpliwości przewoźnik odstąpił od złożenia wniosku o przeprowadzenie testów.
266.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 11 (art. 16 ustawy o tk)	Projekt zakłada pojawienie się nowych opłat za czynności, które wcześniej nie były objęte opłatą np. za złożenie wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w którym potwierdzono także zgodność z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779, złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie typu pojazdu kolejowego do obrotu, złożenie wniosku o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci. Przedmiotowy projekt spowoduje w sposób oczywisty obciążenie przewoźników dodatkowymi kosztami	Uwaga nie została uwzględniona. To, że wcześniej nie było opłaty za daną czynność (np. złożenie wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa) wynika z tego, że do tej pory nie było takiego dokumentu.
267.	POLREGIO SP. Z O.O.	Art. 1 pkt 36 (art. 24 ust.1 ustawy o tk)	Projekt w art. 24 ust. 1 ustawy przewiduje, że warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego jest wystawienie przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) dopuszczenia do użytkowania lub przywrócenia do eksploatacji, o których mowa w art. 2 lit. c i d rozporządzenia (UE) nr 2019/779. Powstaje wątpliwość czy przewidywany jest wzór dopuszczenia do użytkowania lub przywrócenia do eksploatacji analogicznie jak to jest przy świadectwach sprawności technicznej? Czy nowy wzór będzie obowiązywał od wejścia w życie uzyskania certyfikatu ECM tj. 06.2022 r.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany. Przedmiotową kwestię szczegółowo reguluje rozporządzenie 2019/779.
268.	Instytut	art. 1 ust. 29)	proponowany zapis art. 23d ust. 2 pkt. 2 używa określenia "procedurami	Uwaga została

	Kolejnictwa	(art. 23d ust. 2 pkt. 2 ustawy o tk)	oceny zgodności określonymi w modułach B+D, B+F oraz HI" załącznika II do decyzji 768/2008/WE - określenie "moduł+moduł" jest określeniem potocznym, nie występuje w ww. decyzji i powinno zostać zastąpione określeniem "moduł w połączeniu z modulem" (czyli całe sformułowanie powinno brzmieć "procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B w połączeniu z modulem D, B w połączeniu z modulem F oraz HI"	uwzględniona.
269.	Instytut Kolejnictwa	art. 1 ust. 41 (art. 25d ustawy o tk)	przedstawiony zapis dot. katalogów przypadków wymienionych w art. 25d ust. 1 budzi wątpliwości, co do zachowania zapisu art. 25d ust. 6 "W przypadkach, o których mowa w ust. 1, weryfikacja podsystemu strukturalnego w oparciu o krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, jest prowadzona przez jednostki notyfikowane." i jego spójności ze zmienianymi w projekcie UC26 https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12331704/katalog/l2672682#l2672682) art. 25ca i art. 25cb ("Podczas oceny zgodności z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei badanie i certyfikacja podsystemu są dokonywane przez jednostkę wyznaczoną. "W przypadku gdy w procedurze weryfikacji WE jest konieczne przeprowadzenie oceny zgodności z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, taka ocena jest przeprowadzana przez jednostkę wyznaczoną"). Naszym zdaniem weryfikacje podsystemów strukturalnych w oparciu o krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne w każdym przypadku powinny być prowadzone przez jednostki wyznaczone;	Uwaga została uwzględniona. Art. 25d ust. 6 został uchylony.
270.	Instytut Kolejnictwa	art. 1 ust. 42 lit. a (art. 25e ust. 1 ustawy	odniesienie do przewoźników kolejowych jest błędne, skoro ustęp dotyczy podsystemów strukturalnych a) infrastruktura, b) energia, c) sterowanie - urządzenia przytorowe	Uwaga nie została uwzględniona, ponieważ w praktyce

		o tk)		istnieją elementy infrastruktury kolejowej nienależące do zarządcy infrastruktury i eksploatowane przez podmioty będące przewoźnikami kolejowymi.
271.	Instytut Kolejnictwa	art. 1 ust 43 (art. 25ea. ustawy o tk)	Zarządca lub przewoźnik kolejowy obowiązany jest złożyć do Agencji wniosek o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych związanych z planowaną zabudową urządzeń przytorowych systemu ERTMS w ramach projektu obejmującego linię kolejową lub jej fragment, kilku linii kolejowych lub sieci kolejowej." - odniesienie do przewoźnika kolejowego jest błędne - przewoźnik kolejowy nie buduje przytorowych urządzeń systemu ERTMS na liniach kolejowych. Jednocześnie zabudowa ERTMS, w tym w szczególności zabudowa GSM-R będą miały miejsce nie tylko na liniach, ale także innej infrastrukturze np. na bocznicach wykorzystywanych przez przewoźników. Proponujemy zastąpić przewoźnika użytkownikiem bocznic. Już dziś pierwsi użytkownicy infrastruktury komplementarnej do sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. mają problem na etapie przygotowywania wdrożeń ERTMS;	Uwaga została częściowo uwzględniona. Dopisany został użytkownik bocznic kolejowej, jednocześnie został utrzymany przewoźnik kolejowy, ponieważ w praktyce istnieją elementy infrastruktury kolejowej nienależące do zarządcy infrastruktury i eksploatowane przez podmioty będące przewoźnikami kolejowymi.
272.	Instytut Kolejnictwa	art. 1 ust. 44 lit. c (art. 25f ust. 3 ustawy o tk)	proponowany zapis "3. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1-3 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, które z właściwych krajowych specyfikacjach technicznych	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, będą miały zastosowanie zamiast właściwej TSI lub jej części.” ogranicza katalog przepisów do zastosowania zamiast aktualnego TSI jedynie do przepisów krajowych, eliminując jednocześnie możliwość zastosowania (w miejsce aktualnego TSI) TSI wycofanego (Dyrektywa 2016/797 w art. 7 ust. 4 każe wskazać "alternatywne przepisy" nie wskazując, że muszą być one krajowe: " 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. " (Przykładowo: linia kolejowa A zbudowana jest zgodnie z TSI X, następnie TSI X jest wycofane i zastąpione TSI Y, po czym zapada decyzja o rozbudowie krótkiego odcinka linii kolejowej A - np. budowie nowej mijanki - zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. c i art 7 ust. 4 Dyrektywy 2016/797 można zastosować dla tej rozbudowy TSI X "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" - zapisy proponowane dla UoTK wykluczają taką możliwość); dodatkowo w tym kontekście istnieje niezgodność pomiędzy Art. 25f ust. 1 pkt. 2 UoTK ("projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu - gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu" i Art. 7 ust. 1 lit. c Dyrektywy 2016/797 ("w przypadku planowanego odnowienia rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części, jeżeli stosowanie danych TSI zagroziłoby (...) zgodności systemu kolei w danym państwie członkowskim, np. w odniesieniu do skrajni ładunku, prześwitu toru, szerokości międzytorza lub napięcia sieci elektrycznej") - niecelowym jest	

			ograniczenie w postaci zmiany przykładów z zapisu w dyrektywie na zamknięty katalog przypadków z zapisu w UoTK;	
273.	Instytut Kolejnictwa	art. 1. ust. 44 lit. c i lit. g (art. 25f ust. 3 i ust. 6 ustawy o tk)	art. 25f ust. 3 i ust. 6 powinny dotyczyć ust. 1 pkt 2-3 i 5, a nie tak, jak zapisano w projekcie ust. 1 pkt 1-3 i 5 (pkt 1 i 4 dotyczy ust. 3a) - sformułowania użyte w proponowanym ust. 3 są dość nieszczęśliwe, bo zapis z dyrektywy "państwo członkowskie przesyła Komisji wnioski o niestosowanie TSI lub ich części" zmieniono na "Prezes UTK (...) występuje do Komisji Europejskiej o zaopiniowanie wniosku o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI lub ich części" - zapis UoTK sugeruje, że opinia KE nie jest dla UTK wiążąca, podczas, gdy tak naprawdę UTK tylko pośredniczy, a decyzję, zgodnie z dyrektywą, podejmuje KE. Jednocześnie takie sformułowanie w UoTK unieważnia zapisy dot. postępowania w przypadku projektów na zaawansowanym etapie realizacji, bo zgodnie z dyrektywą postępowanie takie jest prowadzone przez państwo członkowskie, które tylko informuje KE bez konieczności uzyskania jakiegokolwiek odpowiedzi ze strony KE. To bardzo istotna kwestia - jej nieprawidłowe wdrożenie do przepisów polskiego prawa może skutkować olbrzymimi opóźnieniami w rozliczeniach środków inwestycyjnych. Patrz korelacja pomiędzy art. 7 ust 4 dyrektywy (dot. projektów na zaawansowanym etapie realizacji, ale mówi o złożeniu wniosku, a KE nie odpowiada na ten wniosek) a art. 25f ust. 3 UoTK (który wg aktualnego zapisu projektu ma objąć także projekty na zaawansowanym etapie realizacji)	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
274.	Instytut Kolejnictwa	art. 1. ust. 2 lit. a (art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o tk)	projekt zakłada zmianę wyłączenia stosowania ustawy z "Przepisów ustawy nie stosuje się do (...) linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym" na "Przepisów ustawy nie stosuje się do (...) tramwajów i linii tramwajowych". Uzasadnienie do projektu ustawy stwierdzające, że "Zmiana projektowana w art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym dostosowuje aktualne wyłączenia stosowania przepisów krajowych do wyłączeń określonych w	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			postanowieniach art. 2 ust. 2 lit. b dyrektywy 2016/798. Dostosowanie polega na uzupełnieniu wyłączenia w stosowaniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym w zakresie linii tramwajowych, również w odniesieniu do tramwajów. Dotychczas obowiązująca dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.), umożliwiała państwom członkowskim rezygnację z konieczności stosowania swoich postanowień jedynie do tramwajów i innych systemów kolei lekkiej, zaś nie wspominała o możliwości wyłączenia jej zastosowania w stosunku do infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy. Dyrektywa 2016/797 wprowadza takie wyłączenie obligatoryjnie, zatem projekt ustawy dostosowuje przepisy ustawy o transporcie kolejowym do wymagań unijnych przez dodanie pkt 3 w art. 3 ust. 9 rozszerzając tym samym katalog pojazdów, w stosunku do których nie będą miały zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym.". W uzasadnieniu po pierwsze wymieszano kwestię dodania zapisu dot. tramwajów z kwestią usunięcia zapisu dot. linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym, a po drugie mylnie wskazano kwestię wdrożenia zapisów dyrektyw jako uzasadnienie dla usunięcia zapisu dot. rozdziału 2b i linii tramwajowych poza pasem drogi. Rozdział 2b UoTK dotyczy "Szczególnych zasad i warunków przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych" i nie ma nic wspólnego z wdrożeniem przepisów praw~ europejskiego (w szczególności dyrektyw 2016/797 i 2016/798). Wprowadzanie tej zmiany powinno rozszerzać krąg podmiotów konsultacji publicznych o samorządy budujące/planujące budować na swoim terenie linie tramwajowe	
275.	Instytut Kolejnictwa	art. 1 pkt 26 (art. 23b ust. 9 ustawy o tk)	Zaproponowany przepis jest niezgodny z dyrektywą oraz zasadami udostępniania wyrobów na rynku i wprowadzania ich do obrotu obowiązującymi w UE, zgodnie z którymi za wykazanie zgodności wyrobu (w tym przypadku pojazdu) z zasadniczymi wymaganiami odpowiedzialny jest producent, jego upoważniony przedstawiciel, importer	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			lub dystrybutor. Zarządca infrastruktury może uczestniczyć w tym procesie, ale wyłącznie w zakresie określonym w art. 21 Dyrektywy 2016/797. Oznacza to zobowiązanie zarządcy do udostępnienia infrastruktury celem przeprowadzenia testów	
276.	Instytut Kolejnictwa	art. 1 pkt 3 lit. l (art. 4 pkt 39 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: System zarządzania bezpieczeństwem -organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem. Uzasadnienie: Propozycja zapisu jest zgodna z art. 3 pkt 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. Definicja systemu zarządzania bezpieczeństwem ujęta w projekcie ustawy zmieniającej ustawę o transporcie kolejowym jest niepełna i nie zawiera określenia celu w jakim tworzony jest system zarządzania bezpieczeństwem	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.
277.	Instytut Kolejnictwa	art. 1 pkt 35 (art. 23k ust. 2 i 3 ustawy o tk)	„2. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy po sprawdzeniu, o którym mowa w ust. 1, ma uzasadnione wątpliwości co do bezpiecznej eksploatacji pojazdu kolejowego, składa wniosek do zarządcy o przeprowadzenie dodatkowych badań pojazdu kolejowego. 3. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca przeprowadza dodatkowe badania pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wniosku.” Zaproponowany przepis jest niezgodny z dyrektywą oraz zasadami udostępniania wyrobów na rynku i wprowadzania ich do obrotu obowiązującymi w UE, zgodnie z którymi za wykazanie zgodności wyrobu (w tym przypadku pojazdu) z zasadniczymi wymaganiami odpowiedzialny jest producent, jego upoważniony przedstawiciel, importer lub dystrybutor. Zarządca infrastruktury może uczestniczyć w tym procesie, ale wyłącznie w zakresie określonym w art. 21 Dyrektywy 2016/797. Oznacza to zobowiązanie zarządcy do	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			udostępnienia infrastruktury celem przeprowadzenia testów	
278.	Instytut Kolejnictwa	art. 1 pkt 36 (art. 24 ust. 1 ustawy o tk)	Zapis z projektu: Warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego jest wystawienie przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) dopuszczenia do użytkowania lub przywrócenia do eksploatacji, o których mowa w art. 2 lit. c i d rozporządzenia (UE) nr 2019/779. Propozycja zapisu: Warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego jest wystawienie przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779. Uzasadnienie: Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011, dopuszczenie do użytkowania oznacza uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem. Natomiast przywrócenie do eksploatacji oznacza zaświadczenie przekazania użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub dysponentowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a pojazd, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania. Mając powyższe definicje na uwadze, pojazd może być użytkowany na podstawie	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			wydanego przez ECM przywrócenia do eksploatacji. Przywrócenie do eksploatacji jest wydawane na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zaś pojazd nie powinien być użytkowany posiadając jedynie dopuszczenie do użytkowania	
279.	Instytut Kolejnictwa	art. 4 ust. 2	Zapis z projektu: Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa, jednak nie dłużej niż przez okres 2 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Propozycja zapisu: Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa. Uzasadnienie: Wprowadzanie ograniczenia terminu ważności wydanych dotychczas certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa stoi w sprzeczności z zapisami rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010. Mając na uwadze ww. rozporządzenie, jeśli chodzi o certyfikaty bezpieczeństwa, z art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			zmiany certyfikatów bezpieczeństwa w następstwie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz ww. rozporządzenia nie są znaczne, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 powinno mieć zastosowanie do certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylenia rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru. Ponadto zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 istniejące certyfikaty bezpieczeństwa w dalszym ciągu podlegają przepisom dyrektywy 2004/49/WE, która stanowiła podstawę dla rozporządzenia (UE) nr 1158/2010	
280.	POPiHN	Art. 1 pkt 12 lit. c (art. 17. ust. 1e ustawy o tk)	W projektowanej treści brakuje doprecyzowania pojęcia „przekazywania wagonów”, czy należy interpretować je jako (1) trwałą zmianę dysponenta (użytkownika, dzierżawcy) np. przy odsprzedaży lub wydzierżawieniu wagonu, czy (2) jednorazowe/chwilowe powierzenie w pieczę np. użytkownikowi bocznicy na punkcie zdawczo odbiorczym. W przypadku (1) przekazywanie informacji identyfikujących operacje załadunku i listy przewozowe nie jest fizycznie możliwe ze względu na szczegółowość tych procesów i mnogość miejsc tworzenia dokumentacji załadunkowej oraz przewozowej. Obowiązki uczestników przewozu opisane w Prawie przewozowym, a w przypadku towarów niebezpiecznych także w Regulaminie RID jasno wskazują odpowiedzialność stron za właściwe prowadzenie procesów ładunkowych oraz przyjęcie przesyłek do przewozu. W przypadku (2) należy rozszerzyć katalog podmiotów o innych przedsiębiorców kolejowych, biorąc pod uwagę fakt, że w wymianie wagonów uczestniczą także inne podmioty rynku niż przewoźnicy kolejowi: zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic, operatorzy	Uwaga nie została uwzględniona ze względu na to, że projektowany przepis stanowi implementację wymogu dyrektywowego – art. 4 ust. 6 dyrektywy 2016/798. W projektowanym przepisie określenie „przekazywania” zmieniono na „wymiany”.

			infrastruktury usługowej, warsztaty kolejowe etc. Należałoby jednak doprecyzować, że ustawodawcy chodzi o przypadek jednorazowego powierzenia wagonu w pieczę (bez zawierania umowy na sprzedaż, używanie, dzierżawę danego wagonu), podczas realizacji kolejowego procesu przewozowego. Przekazywanie przy tej okazji informacji dotyczącej historii utrzymania, w tym elementów dokumentacji, jest całkowicie niezasadne, ponieważ przy realizacji procesu przewozowego dokumenty te nie są dostępne stronom przekazującym wagon. Strony przekazujące wagon bazują na przeprowadzonych przez wykwalifikowany personel oględzinach technicznych <i>in situ</i>. Doświadczenie podpowiada, że nawet podczas prac komisji kolejowych badających zdarzenia w transporcie, pozyskanie takich informacji (zwłaszcza gdy podmiot eksploatujący znajduje się poza granicami RP) zajmuje kilka dni. Postulowane brzmienie przepisu pozostałoby zatem przepisem martwym, niestosowanym w praktyce. W opinii POPiHN należy rozważyć także zastąpienie sformułowania „wagonów” określeniem „pojazdów kolejowych” z uwagi np. na częste przesyłanie niespełniających definicji „wagonu” nieczynnych pojazdów trakcyjnych w składach pociągów, które następnie są przekazywane innym podmiotom w poszczególnych fazach przewozu	
281.	POPiHN	Art. 1 pkt 12 (art. 17a. ust. 4 ustawy o tk)	Projektowane brzmienie Art. 17a. ust. 4 wskazuje, że zarządcy i przewoźnicy kolejowi nie rzadziej niż raz na trzy miesiące udostępniają osobom zatrudnionym wykaz przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem (UE) 402/2013”, w zakresie dotyczącym obowiązków osób zatrudnionych oraz warunków i bezpieczeństwa pracy.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

			W opinii POPiHN projektowany zapis nie przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa i ingeruje w wewnętrzne systemy zarządzania przewoźników kolejowych. Cykliczność przekazywania aktualizacji wiedzy nt. bezpieczeństwa systemu kolejowego realizowana jest poprzez przyjęty w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem system szkoleń, pouczeń okresowych, okresowej kontroli znajomości infrastruktury, autoryzacji oraz doskonalenia zawodowego. Wprawdzie przepis może określać, że należy przekazywać pracownikom zarejestrowane zmiany w danym okresie, aczkolwiek to zarządcy i przewoźnicy w wewnętrznych systemach zarządzania powinni określić czas i formę dysponowania wewnętrznymi informacjami.	
282.	POPiHN	Art. 1 pkt 52 (art. 28g. ust. 1 ustawy o tk)	W projektowanym brzmieniu Art. 28g. ust. 1. do obowiązku natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezesowi UTK dodatkowo uwzględniono obowiązek „przekazywania wszelkich posiadanych informacji”. W opinii POPiHN istnieje konieczność doprecyzowania zakresu „wszelkich posiadanych informacji” lub wykreślenie tego zapisu z projektu. Po natychmiastowym zgłoszeniu, PKBWK oraz Prezes UTK mogą na podstawie innych przepisów żądać przekazania informacji niezbędnych dla rozpoznania danej sytuacji. Fizycznie niemożliwe jest przekazywanie stu procent dokumentacji stanowiącej przedmiot pracy komisji kolejowej powołanej przez przedsiębiorstwo kolejowe, z uwagi na fakt, że nierzadko bywają to setki i tysiące stron dokumentów. Zasadnym natomiast wydaje się zobowiązanie się powoływanych komisji kolejowych do przekazywania do Komisji i Prezesowi UTK wszelkich informacji tj. notatki/sprawozdania z posiedzenia wraz z materiałem zebrany w trakcie postępowania, niezwłocznie po posiedzeniu komisji np. w ciągu 48 godzin od czasu podpisania notatki/sprawozdania przez wszystkich członków powołanej komisji wraz z ewentualnymi zastrzeżeniami wniesionymi przez poszczególnych członków.	Uwaga została uwzględniona. Przepis został zmodyfikowany.

283.	POPiHN	Art. 1 pkt 55 (art. 28j. ust. 3 pkt 2 ustawy o tk)	Projektowane brzmienie Art. 28j. ust. 3 pkt. 2., w myśl którego Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów z państw członkowskich Unii Europejskiej, jeżeli pojazdy kolejowe zarejestrowane lub utrzymywane w jednym z tych państw członkowskich uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie może prowadzić do paraliżu prac komisji. Znaczna większość wagonów towarowych wykorzystywanych przy przewozie towarów niebezpiecznych użytkowanych na sieci kolejowej w Polsce zarejestrowana jest poza granicami kraju, co wynika z grupowania pooli taborowych przez koncerny międzynarodowe. W praktyce wagony te, pozostają wyłącznie w granicach Polski, eksploatowane są przez polskich przewoźników, a utrzymaniem zajmują się zakłady krajowe (nawet jeśli należą do zagranicznych grup kapitałowych). W opinii POPiHN pozostawienie przypadku szczególnego obejmującego pkt. 1 projektowanego zapisu, gdy przewoźnik kolejowy z zagranicy uczestniczy w zdarzeniu pozwoli zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa.	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowany przepis wynika z wymogu określonego w art. 23 ust. 1 dyrektywy 2018/798.
284.	POPiHN	Art. 1 pkt 59 lit. a (art. 28m ust. 5 ustawy o tk)	W związku z uchyceniem Art. 13. ust. 1a. pkt 7a. i zastąpieniem go przez Art. 28m. ust. 5 przekazującym kompetencje nadzorcze nad pracą komisji kolejowej Przewodniczącemu PKBWK w opinii POPiHN należy także zmienić zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016, poz. 369) zgodnie z delegacją ustawową zawartą w Art. 28n. Zapisy w/w Rozporządzenia zakładają nadzór Prezesa UTK nad pracą komisji kolejowej i nakładają obowiązek sprawozdawczości do Urzędu Transportu Kolejowego, co ma zmienić się wraz z procedowaną zmianą Ustawy.	Uwaga zostanie uwzględniona na etapie procedowania projektów aktów wykonawczych.
285.	POPiHN	Art. 1 pkt 34 (art. 23j. ust.	W projektowanej treści określenie, że zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego w przypadkach scharakteryzowanych	Uwaga została uwzględniona. Przepis

		12 ustawy o tk)	w punktach 1, 2, 3, 4 ograniczone zostały tylko do wagonów przemieszczanych przez przewoźnika. Zawarte sformułowanie znacząco ogranicza katalog pojazdów eksploatowanych w ramach kolejowego procesu przewozowego, do których odnosi się rzeczowy zapis. W opinii POPiHN należałoby jednak doprecyzować, czy ustawodawcy chodzi tylko o przypadek przemieszczania wagonów czy pojazdów kolejowych wymienionych w punktach 1, 2, 3, 4.	został zmodyfikowany.
286.	POPiHN	art. 4 ust. 1 i ust. 2	Propozycja zapisu: <i>Art. 4. 1. [...]</i> <i>2. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia, lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa, jednak nie dłużej niż do dnia 16 czerwca 2025 r.</i> Uzasadnienie: Projektowane ustępy 1 i 2 w art. 4 stoją ze sobą w sprzeczności. Zgodnie z ust 1 - certyfikaty, autoryzacje dotychczas wydane, zachowują ważność zgodnie z warunkami na jakich zostały wydane (dokumenty te wydaje Prezes UTK w formie decyzji wynikającej z przeprowadzonego postępowania administracyjnego, przedmiotowa decyzja określa datę ważności wydanego certyfikatu/autoryzacji). Natomiast zgodnie z ust. 2, przytoczone dokumenty również zachowują ważność zgodnie z warunkami na jakich zostały wydane, ale nie dłużej niż dwa lata od wejścia w życie niniejszej ustawy – sam zapis jest już niezgodny z warunkami na jakich zostały wydane przedmiotowe dokumenty. Wprowadzenie zapisu ust. 2 w proponowanym kształcie jest niekorzystne	Uwaga została uwzględniona. Projektowane przepisy przejściowe zostały zmodyfikowane.

			dla polskiej branży kolejowej, ponieważ część przewoźników towarowych będzie zobowiązana przeprowadzić na nowo proces certyfikacji we wszystkich krajach, po których mogą się przemieszczać po upływie 2,5 – 3 lat, co ma przełożenie na zaangażowanie dodatkowych środków zarówno finansowych jak i ludzkich, pomimo braku takiego wymogu przez przepisy unijne. Zasadne jest tutaj przywołanie zapisów Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r., ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 gdzie w preambule przedmiotowego aktu prawnego widnieją zapisy: <i>(11) Jeśli chodzi o certyfikaty bezpieczeństwa, z art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać zmiany certyfikatów bezpieczeństwa w następstwie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz niniejszego rozporządzenia nie są znaczne, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 powinno mieć zastosowanie do certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (3) do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylecia rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru. Ponadto zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 istniejące certyfikaty bezpieczeństwa w dalszym ciągu podlegają przepisom dyrektywy 2004/49/WE, która stanowiła podstawę dla rozporządzenia (UE) nr 1158/2010.</i> <i>(12) Jeśli chodzi o autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, z art. 12 ust. 2 akapit drugi dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds.</i>	

			<i>bezpieczeństwa może zażądać zmiany autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa po każdej zasadniczej zmianie ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz niniejszego rozporządzenia nie są zasadnicze, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1169/2010 powinno mieć zastosowanie do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE do upływu terminu ich ważności. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylenia rozporządzenia (UE) nr 1169/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru.</i> Ponadto, artykuł 5 przedmiotowego Rozporządzenia stanowi, że ROZPORZĄDZENIA (UE) nr 1158/2010 I (UE) 1169/2010 tracą moc z dniem 16 czerwca 2025 r. – w związku z czym zasadnym wydaje się, aby również w krajowych przepisach dać możliwość przedsiębiorstwu z branży kolejowej działać w oparciu o Rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 i (UE) 1169/2010 do czasu wskazanego przez Unię Europejską lub do czasu wygaśnięcia przedmiotowych dokumentów (świadectw / autoryzacji) – w zależności co nastąpi pierwsze. W związku z powyższym, wydaje się zasadnym zmiana proponowanego art. 4 ust 2, w którym graniczną datą uzyskania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa powinna zostać wskazana data 16 czerwca 2025 r. w odniesieniu do certyfikatów wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.	
287.	Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu	Art. 1 pkt 36 (art. 24 ust. 2 ustawy o tk)	Propozycja zapisu: W przypadku pojazdów kolejowych, dla których nie określono podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), warunkiem rozpoczęcia ich użytkowania jest wystawienie świadectwa sprawności technicznej przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcę zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze. Dla pojazdów	Uwaga została uwzględniona.

		historycznych, pojazdów turystycznych, pojazdów przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego i pojazdów kolei lekkiej świadectwo sprawności technicznej może wystawić również dysponent. Uzasadnienie: O świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na pojazd historyczny, pojazd turystyczny oraz pojazd przeznaczony wyłącznie do użytku lokalnego może wystąpić podmiot inny niż przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury. Może to być właściciel pojazdu czyli dysponent w rozumieniu Art. 4 pkt. 6b nowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym tj. dysponent - podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do europejskiego rejestru pojazdów(EVR); Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pozwala na eksploatację takiego pojazdu, a zatem konsekwencją takiej możliwości powinna być również możliwość wystawienia świadectwa sprawności technicznej przez dysponenta. Tabor historyczny i turystyczny jest eksploatowany okazjonalnie a zatem sposób jego eksploatacji zasadniczo odbiega od eksploatacji taboru przewoźników komercyjnych. Charakteryzuje się przeważnie dawnymi lub unikatowymi rozwiązaniami technicznymi, które nie są już stosowane w taborze kolejowym obecnie eksploatowanym. Naprawy i utrzymanie takich pojazdów są na ogół prowadzone przez dysponentów takich pojazdów - przeważnie są to instytucje nie będące przewoźnikami kolejowymi (np. muzea i stowarzyszenia). Przewoźnicy kolejowy nie są zainteresowani przyjmowaniem takich obowiązków ze względu na unikalną specyfikę techniczną tych pojazdów oraz z powodów ekonomicznych. Dopuszczają jedynie włączanie takich pojazdów do uruchamianych przez nich pociągów okazjonalnych przy założeniu że pojazd jest całkowicie sprawny technicznie co gwarantuje dysponent, który opiekuje się takim pojazdem.	

			Uzyskanie statusu przewoźnika przez muzea lub stowarzyszenia dla uruchomienia kilku pociągów okazjonalnych w roku w obecnych warunkach finansowych jest całkowicie nieuzasadnione, dlatego też jedynym rozwiązaniem jest utrzymanie pojazdu historycznego przez dysponenta (wraz z wydaniem przez niego świadectwa sprawności technicznej) a następnie eksploatowanie go w pociągu licencjonowanego przewoźnika.	

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 wymogi 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, niezmienniające całkowitych osiągu podsystemu;	NIE	Art. 4 pkt 44 utk	„44) odnowienie –większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągu 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 osiągu 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)producent –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.Komitety, 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 elektrotrakcyjnego 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 odnośnych 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. 25ta ust. 1 utk	Nowelizacja rozporządzenia. wydanego na podstawie art. 25ta 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. 25ta ust. 1 utk	Nowelizacja rozporządzenia wydanego na podstawie art. 25ta 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. 25ta 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.Wcelu 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	Nie zgodność 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.Wprzypadku 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.Wprzypadku 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.Wprzypadku 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 pociągiem (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 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.”	

	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 wymieniałe 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 wnioszek 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 prowadziłooby 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 szczególności 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 określone 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 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	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.	

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 niezmi­nionymi 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 na dopuszczenie 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 certyfikatu 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, napęniający 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, napęniający, 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 zdolny spełniać wspólne cele bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, zwanych dalej „TSI”, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), przepisów krajowych w zakresie bezpieczeństwa i 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 uchylenia 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 można by 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 wymieniające 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 zarządom 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 zarządom 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. Opłatę 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 zadecydować, 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 incydentom nie mogą obejmować ustalania 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, –bocznic 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. Wyłącza się przypadki, w których pojazd nietrakcyjny lub pociąg bez nadzoru obsługi minie sygnał informujący o niebezpieczeństwie. Wyłącza 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 dyskretne	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 ostrzeganie 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 ostrzeganie 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 ostrzeganie 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.)

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa²⁾

Na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, wydaje:

- 1) autoryzację bezpieczeństwa - na wniosek zarządcy infrastruktury;
- 2) świadectwo bezpieczeństwa - na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej zwolnionego z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, przewoźnika kolejowego zwolnionego z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze

2. Prezes UTK dokonuje oceny wniosków o wydanie:

- 1) autoryzacji bezpieczeństwa po dokonaniu oceny wniosku zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/762;
- 2) świadectwa bezpieczeństwa poprzez sprawdzenie kompletności i spójności dołączonych do wniosku odpowiednich dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1-3a ustawy, oraz sprawdzenie zgodności tych dokumentów z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

§ 2. Przedłużenia autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa dokonuje Prezes UTK na wniosek złożony przez właściwy podmiot, o którym mowa w § 1 ust. 1, w terminie nie późniejszym niż 3 miesiące przed upływem okresu ważności tych dokumentów.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 1 pkt 2 rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257 oraz z 2020 r. poz. 1722, 1745 i 1927).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, Dz. Urz. UE L 59 z 07.03.2017, str. 41, Dz. Urz. UE L 317 z 09.12.2019, str. 115, Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27 oraz Dz. Urz. UE L 352 z 22.10.2020, str. 1).

§ 3. W toku rozpatrywania wniosków o wydanie, aktualizację i przedłużenie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa, Prezes UTK może żądać informacji i dokumentów uzupełniających, które zarządca infrastruktury, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic kolejowej i przedsiębiorca zarządzający infrastrukturą i wykonujący przewozy w metrze obowiązany jest złożyć niezwłocznie.

§ 4. Warunkiem wydania, aktualizacji i przedłużenia autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa jest wniesienie z tego tytułu opłaty, której wysokość określają przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy.

§ 5. 1. Zawartość wniosku o wydanie, aktualizację i przedłużenie autoryzacji bezpieczeństwa określa załącznik 1 do rozporządzenia.

2. Wzór autoryzacji bezpieczeństwa określa załącznik 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Zawartość wniosku o wydanie, aktualizację i przedłużenie świadectwa bezpieczeństwa określa załącznik 3 do rozporządzenia.

2. Wzór świadectwa bezpieczeństwa określa załącznik 4 do rozporządzenia.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. poz. 1548), które zgodnie z art. ustawy z dnia..... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z ... poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

ZAWARTOŚĆ WNIOSKU O WYDANIE, AKTUALIZACJĘ I PRZEDŁUŻENIE AUTORYZACJI BEZPIECZEŃSTWA

I. PODSTAWOWE INFORMACJE

1. Rodzaj dokumentu:

- 1.1. Nowa autoryzacja ☐ 1.2. Przedłużenie autoryzacji ☐ 1.3. Aktualizacja/zmiana autoryzacji ☐ 1.4. Numer identyfikacyjny poprzedniej autoryzacji

2. Przedsiębiorstwo kolejowe składające wniosek należy do następujących kategorii ze względu na szacunkową liczbę pracowników¹:

- 2.1. Mikroprzedsiębiorstwo ☐ 2.2. Średnie przedsiębiorstwo ☐
2.3. Małe przedsiębiorstwo ☐ 2.4. Duże przedsiębiorstwo ☐

3. Rodzaj zarządzanej infrastruktury:

- 3.1. normalnotorowa ☐ 3.2. szerokotorowa ☐ 3.3. inne ☐
3.4. charakterystyka jeśli 3.3

4. Udział procentowy poszczególnych rodzajów w infrastrukturze zarządcy:

- 4.1. normalnotorowa ... % 4.2. szerokotorowa ... % 4.3. inne ... %

5. Rozkład maksymalnych dopuszczalnych prędkości na infrastrukturze [km/h]:

- 5.1. prędkość 0 – 40 5.2. prędkość 41 – 80 5.3. prędkość 81 – 120 5.4. prędkość 121 – 160 5.5. prędkość powyżej 160
..... % % % %

6. Klasyfikacje i kategorie linii kolejowych²:

- 6.1. magistralne (0) 6.2. pierwszorzędna (1) 6.3. drugorzędna (2) 6.4. znaczenia miejscowego (3)
..... % % %

7. Dopuszczalny nacisk na oś pojazdu kolejowego na infrastrukturze [kN]:

8. Termin udostępnienia infrastruktury dla przewozów:

¹ Jeśli liczba pracowników zatrudnionych w sektorze kolejowym lub przy ruchu kolejowym i związanych z nim czynnościami, w tym podwykonawców wynosi:

- od 0 (pracownikiem jest jedynie przedsiębiorca) do 9 osób należy wybrać opcję „mikroprzedsiębiorstwo”,
- od 10 do 49 osób – „małe przedsiębiorstwo”,
- od 50 do 249 osób – „średnie przedsiębiorstwo”,
- 250 lub więcej osób – „duże przedsiębiorstwo”.

² Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U., poz. 987, z późn. zm.).

9. Rodzaj przewozów na udostępnianej infrastrukturze:

9.1. przewozy pasażerskie ☐

9.2. przewozy towarowe ☐

w tym przewozy towarów niebezpiecznych ☐

9.3. przewozy mieszane ☐

w tym przewozy towarów niebezpiecznych ☐

II. INFORMACJE O WNIOSKODAWCY

1. Nazwa prawna (zgodna z KRS albo CEiDG)

.....

2. Nazwa zarządcy infrastruktury

3. Akronym

4. Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj)

.....

.....

5. Numer telefonu

.....

...

6. Numer faksu

.....

...

7. Adres e-mail

.....

8. Strona internetowa

.....

9. Krajowy numer
ewidencyjny

.....

10. NIP

.....

...

11. Pozostałe informacje

.....

...

12. Informacje o osobie, z którą należy się kontaktować

Nazwisko i imię

.....

Dane kontaktowe (ulica, kod pocztowy, miejscowość, telefon)

.....

.....

III. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW:

1. ☐ System zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 2016/798,
2. ☐ Wykaz regulacji wewnętrznych,
3. ☐ Informacje liczbowe o posiadanej infrastrukturze (według załączonego wzoru),
4. ☐ Kopia polisy ubezpieczeniowej lub certyfikatu ubezpieczeniowego stwierdzającego ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją pojazdów kolejowych, przewozem osób i rzeczy oraz w stosunku do osób trzecich,
5. ☐ Wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz certyfikatów zgodności składników interoperacyjności,
6. ☐ Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników

zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U z 2015 r., poz. 46, z późn. zm.),

7. ☐ Dowód opłaty wstępnej zgodnej z załącznikiem do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. z 2012 r., poz. 559),
8. ☐ opcjonalnie – dokument pełnomocnictwa udzielonego przez wnioskodawcę (wraz z dowodem wniesienia opłaty skarbowej),
9. ☐ Inne (wyszczególnić):

.....

.....

IV. OŚWIADCZENIA:

1. Potwierdzam zgodność informacji zawartych we wniosku i załącznikach ze stanem faktycznym.
2. Zobowiązuję się corocznie przedkładać Prezesowi UTK „Program poprawy bezpieczeństwa” wraz z „Raportem w sprawie bezpieczeństwa”.
3. Zobowiązuję się do zapewnienia krajowej władzy bezpieczeństwa, w ramach prowadzonego nadzoru, dostępu celem przeprowadzania audytów, kontroli i inspekcji, które może ona uznać za konieczne, w celu zapewnienia spełniania wymagań.
4. Zobowiązuję się do zapoznania pracowników z systemem zarządzania bezpieczeństwem oraz wdrożenia i przestrzegania wszystkich zasad oraz stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez zarządców infrastruktury po otrzymaniu autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. Urz. UE L 320 z 17.11.2012, str. 8).
5. Zobowiązuję się do stałego monitorowania stanu prawnego i bieżącego dostosowywania systemu zarządzania bezpieczeństwem do obowiązujących przepisów prawa w zakresie prowadzonej działalności.
6. Bez zbędnej zwłoki udzielane będą informacje lub składane wyjaśnienia w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na wezwanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

WZÓR AUTORYZACJI BEZPIECZEŃSTWA



AUTORYZACJA BEZPIECZEŃSTWA

Autoryzacja bezpieczeństwa potwierdzająca akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełniania krajowych wymagań w zakresie bezpiecznego prowadzenia ruchu i zarządzania infrastrukturą kolejową zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. oraz właściwymi przepisami krajowymi

NUMER IDENTYFIKACYJNY:

1. PRZEDSIĘBIORSTWO KOLEJOWE, KTÓREGO DOTYCZY AUTORYZACJA

Nazwa prawna:	
Nazwa zarządcy infrastruktury:	Akronim:
Krajowy numer ewidencyjny:	NIP:

2. ORGAN WYDAJĄCY AUTORYZACJĘ

Nazwa: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
Kraj: Rzeczpospolita Polska

3. INFORMACJE O AUTORYZACJI

Jest to: - nowa autoryzacja ☐ - przedłużenie autoryzacji ☐ - aktualizacja / zmiana autoryzacji ☐	Certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (POU) Numer certyfikatu POU: Numer identyfikacyjny poprzedniej autoryzacji: PL2120150003
Ważna od: do:	
Rodzaje zarządzanej infrastruktury (normalnotorowa, szerokotorowa, inna):	
Wielkość przedsiębiorstwa kolejowego:	

4. ZARZĄDZANE LINIE KOLEJOWE

Linia nr
Linia nr
Linia nr

5. ZAKRES DZIAŁALNOŚCI POU

Obejmuje wagony cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych:
Obejmuje inne wagony specjalne przystosowane do przewozu towarów niebezpiecznych:

6. WARUNKI I OBOWIĄZKI SZCZEGÓLNE

7. WŁAŚCIWE PRZEPISY KRAJOWE

- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367, z późn. zm.),
- akty wykonawcze do wyżej wymienionych ustaw

8. INFORMACJE DODATKOWE

Data wydania:

Wewnętrzny numer referencyjny:

Podpis

Pieczęć urzędowa

ZAWARTOŚĆ WNIOSKU O WYDANIE, AKTUALIZACJĘ I PRZEDŁUŻENIE ŚWIADECTWA
BEZPIECZEŃSTWA

1. Rodzaj wniosku

- ☐ Wydanie świadectwa bezpieczeństwa
- ☐ Aktualizacja świadectwa bezpieczeństwa
- ☐ Przedłużenie świadectwa bezpieczeństwa

2. Dane kontaktowe organu wydającego świadectwo bezpieczeństwa

2.1. Organ, do którego kierowany jest wniosek: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

2.2. Pełny adres pocztowy: Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa

3. Informacje o wnioskodawcy

3.1. Nazwa prawna przedsiębiorcy:.....
(zgodna z KRS bądź wpisem do ewidencji działalności gospodarczej)

.....

3.2. Pełny adres pocztowy:

3.3. Numer telefonu:

3.4. Numer faksu:

3.5. Adres e-mail:

3.6. Strona WWW:

4. Informacje o pełnomocniku

4.1. Nazwisko i imię:

4.2. Pełny adres pocztowy:

4.3. Numer telefonu:

4.4. Numer faksu:

4.5. Adres e-mail:

5. Przedłożone dokumenty

5.1. Wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń ☐

5.2. Wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej ☐

- 5.3. Oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia się pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach; ☐
- 5.4. W przypadku eksploataowania własnych pojazdów kolejowych:
- 5.4.1. oświadczenie o posiadaniu aktualnych świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych ☐
- 5.4.2. oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnia się pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach ☐
- 5.5. W przypadku nieeksploatowania własnych pojazdów kolejowych:
- 5.5.1. Oświadczenie o nieposiadaniu świadectw sprawności technicznej i nieeksploatowaniu pojazdów kolejowych; ☐
- 5.6. Opis zarządzanej infrastruktury ☐
- 5.7. Dokument potwierdzający uiszczenie opłaty wstępnej z tytułu wydania świadectwa bezpieczeństwa ☐
- 5.8. Pełnomocnictwo (zgodnie z punktem 3 wniosku) ☐
- 5.9. Dokument potwierdzający uiszczenie opłaty skarbowej z tytułu udzielenia pełnomocnictwa ☐
- 5.10. Inne ☐
- (Np. odpis uchwały powołującej członka zarządu, podpisującego dokumenty w niniejszym postępowaniu, jeżeli nie został on ujawniony w aktualnym odpisie z KRS.)
należy określić:.....

WZÓR ŚWIADECTWA BEZPIECZEŃSTWA



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO BEZPIECZEŃSTWA

Nr

dla użytkownika bocznicy kolejowej

Lokalizacja:

Bocznica kolejowa spółki odgałęzia się od toru nr
..... rozjazdem nr w km linii kolejowej nr
..... „ zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Użytkownik bocznicy kolejowej spełnia wymagania w zakresie właściwego utrzymania bocznicy kolejowej, bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych w obrębie bocznicy kolejowej, z wyłączeniem przewozu towarów niebezpiecznych.

Świadectwo jest ważne: od dnia 19 lutego 2018 r. do dnia 19 lutego 2023 r.

Podstawa prawna:

- art. 19 ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.),

Warszawa, dnia

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wydawania, aktualizowania oraz przedłużania autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa jest wydawane na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.). Przepis ten upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego warunków i trybu wydawania, aktualizacji i przedłużania autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, a także wzoru autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa. Wydając ten akt wykonawczy do ustawy, minister właściwy do spraw transportu ma kierować się zapewnieniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz uwzględnić zalecenie Komisji Europejskiej.

Wejście w życie projektowanej ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, wdrażającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.) i zmiana projektowaną ustawą art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, stanowiącego dotychczasowe upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia warunków, trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, powoduje utratę mocy obowiązującej dotychczasowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w brzmieniu dotychczasowym.

Ustawa wdrażająca wyżej powołane dyrektywy zakłada zmianę art. 19 ust. 4 w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, stanowiącego upoważnienie ustawowe do określenia przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia warunków i trybu wydawania, aktualizacji i przedłużania autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, wzoru autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa. Przepis ten modyfikuje dotychczasową treść ust. 4 w art. 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, przez rezygnację z określania w drodze aktu wykonawczego warunków i trybu wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, uzupełnienie upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia o określenie wzorów autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa.

Wydając ten akt wykonawczy, minister właściwy do spraw transportu ma kierować się zapewnieniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz uwzględnić zalecenie Komisji Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie wejdzie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Zastosowanie krótszego niż 14 dniowego terminu *vacatio legis* wynika z koniecznością zapewnienia ciągłości obowiązywania przepisów wykonawczych regulujących kwestię funkcjonowania autoryzacji bezpieczeństwa oraz świadectwa bezpieczeństwa. Jednocześnie zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją na przeszkodzie wejściu w życie projektowanych przepisów z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia podlega udostępnieniu na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204, z 2018 r. poz. 114 i 278 oraz z 2019 r. poz. 137 i 1192), projekt rozporządzenia podlega udostępnieniu w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Sofiński, tel. 22 630 1498, e-mail: Maciej.Sofinski@mi.gov.pl	Data sporządzenia 05-11-2020 Źródło: Upoważnienie ustawowe Nr w wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wejście w życie projektowanej ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, częściowo wdrażającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.) i zmiana projektowaną ustawą art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), stanowiącego dotychczasowe upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia warunków, trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, powoduje utratę mocy obowiązujących dotychczasowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

2. 2020 r. poz. 1 Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowana ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, zawiera upoważnienie ustawowe do określenia przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia warunków i trybu wydawania, aktualizacji i przedłużania autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, a także wzoru autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa. Przepis ten stanowi modyfikację dotychczasowego ust. 4 w art. 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, przez rezygnację z określania w drodze aktu wykonawczego warunków i trybu wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, uzupełnienie upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia o określenie wzorów autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy infrastruktury	11	UTK	Bezpośrednie
Użytkownicy bocznic kolejowych	Ok 400	UTK	Bezpośrednie
Prezes UTK	1	-	Bezpośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na podmiotowej stronie Ministra Infrastruktury uczestnikom rynku kolejowego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak.						
Niemierzalne		Brak.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projekt rozporządzenia zakłada jego wejście w życie w dniu następującym pod dniu ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie planuje się ewaluacji projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾

z dnia

w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)²⁾

Na podstawie art. 17ac ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), oraz sposób ich obliczania i zestawiania określa załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 1 pkt 2 rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257 oraz z 2020 r. poz. 1722 i 1745).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, Dz. Urz. UE L 59 z 07.03.2017, str. 41 oraz Dz. Urz. UE L 817 z 09.12.2019, str. 115 oraz Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. poz. 1061), które zgodnie z art. ustawy z dnia..... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z ... poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

WSPÓLNE WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA (CSI) ORAZ SPOSÓB ICH OBLICZANIA I ZESTAWIANIA

I. Wskaźniki odnoszące się do działalności podstawowej transportu kolejowego

1. Informacje dotyczące infrastruktury kolejowej otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	2
1.	Długość eksploatowanych linii kolejowych (w kilometrach), w tym: - dwutorowych - jednotorowych	
2.	Długość eksploatowanych torów eksploatowanych linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)	
3.	Długość eksploatowanych torów stacyjnych bez torów głównych zasadniczych (w kilometrach)	
4.	Długość torów eksploatowanych linii kolejowych wyposażonych w trakcję elektryczną, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)	
5.	Liczba przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych na eksploatowanych liniach kolejowych (w sztukach)	

2. Informacje dotyczące przewozów osób otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	2
1.	Przewozy osób (w tysiącach pasażerów)	
2.	Praca przewozowa (w milionach pasażerokilometrów)	
3.	Wykonana praca eksploatacyjna przez pociągi pasażerskie (w milionach pociągokilometrów)	

3. Informacje dotyczące przewozów towarów, w tym towarów niebezpiecznych otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	2
1.	Przewozy towarów (w tysiącach ton)	
2.	Wykonane tonokilometry (w miliardach)	
3.	Wykonane pociągokilometry (w milionach)	

4. Informacje dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	2
1.	Przewozy towarów (w tysiącach ton)	
2.	Wykonane tonokilometry (w miliardach)	
3.	Wykonane pociągokilometry (w milionach)	

5. Informacje dotyczące zatrudnienia otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	2
1.	Liczba zatrudnionych maszynistów (w osobach)	
2.	Liczba personelu drużyn konduktorskich (w osobach)	

Objaśnienia do części I:

- 1) informacje o wykonanych pociągokilometrach podają przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej; przewoźnicy podają tę liczbę pociągokilometrów, którą przyjęto jako podstawę obliczenia należności za udostępnianie infrastruktury w fakturach wystawionych przez zarządców infrastruktury kolejowej; zarządcy infrastruktury kolejowej podają łączną liczbę wykonanych pociągokilometrów, za które zgodnie z wystawionymi fakturami powinny być pobrane opłaty z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej. Suma pociągokilometrów wykazanych przez poszczególnych przewoźników dla tej samej sieci powinna być równa pociągokilometrom wykazanym przez zarządcę infrastruktury kolejowej tej sieci (dotyczy tabel 2 i 3);
- 2) długość eksploatowanych linii kolejowych - długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach; w przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się tylko odległość pomiędzy punktem początkowym i punktem końcowym linii;
- 3) długość torów linii kolejowych - długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach, z uwzględnieniem długości każdego toru wielotorowych linii kolejowych;
- 4) pociągokilometr - jednostka miary pracy eksploatacyjnej, odpowiadająca przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;
- 5) pasażerokilometr - jednostka miary pracy przewozowej, odpowiadająca przewozowi jednego pasażera na odległość jednego kilometra;
- 6) towar niebezpieczny - materiał lub przedmiot, który nie jest dopuszczony do przewozu koleją albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 840), zwanym dalej „Regulaminem RID”.

II. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń kolejowych i ich skutków

Informacje dotyczące wypadków otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Wypadki z podziałem na:		1. Całkowita liczba znaczących wypadków [w sztukach]	2. Względna liczba znaczących wypadków [w sztukach na mln pociągokilometrów]	3. Całkowita liczba osób ciężko rannych [w osobach]	4. Względna liczba osób ciężko rannych [w osobach na mln pociągokilometrów]	5. Całkowita liczba pasażerów ciężko rannych [w pasażerach]	6. Względna liczba pasażerów ciężko rannych: - [w pasażerach na mln pociągokilometrów], - [w pasażerach na mld pasażerokilometrów],
1)	kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2)	kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3)	wykolejenia pociągu						
4)	wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w tabeli 2 załącznika						

ciąg dalszy tabeli

5)	wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych z wyjątkiem samobójstw i prób samobójczych						
6)	pożary pojazdów kolejowych						
7)	innego rodzaju wypadki niż te o których mowa w pkt 1-6						
	Razem						

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:		7. Całkowita liczba pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach]	8. Względna liczba pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach na min pociągo-kilometrów]	9. Całkowita liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych [w osobach]	10. Względna liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych [w osobach na min pociągo-kilometrów]	11. Całkowita liczba osób ciężko rannych nieuprawnionych [w osobach]	12. Względna liczba osób ciężko rannych nieuprawnionych [w osobach na min pociągo-kilometrów]
1)	kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2)	kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3)	wykolejenia pociągu						
4)	wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w tabeli 2 załącznika						
5)	wypadki kolejowe z udziałem osób i po-						

ciąg dalszy tabeli

	ruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójczych						
6)	pożary pojazdów kolejowych						
7)	innego rodzaju wypadki, niż te o których mowa w pkt 1-6						
	Razem						

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:		13. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych na peronie [w osobach]	14. Względna liczba innych osób ciężko rannych na peronie [w osobach na min pociągo-kilometrów]	15. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych nie na peronie [w osobach]	16. Względna liczba innych osób ciężko rannych nie na peronie [w osobach na min pociągo-kilometrów]	17. Całkowita liczba osób zabitych [w osobach]	18. Względna liczba osób zabitych [w osobach na min pociągo-kilometrów]
1)	kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2)	kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3)	wykolejenia pociągu						
4)	wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w						
5)	wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw						

ciąg dalszy tabeli

6)	Pożary pojazdów kolejowych					
7)	Innego rodzaju wypadki, niż te o których mowa w pkt 1-6					
	Razem					

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:		19. Całkowita liczba pasażerów zabitych [w pasażerach]	20. Względna liczba pasażerów zabitych [w pasażerach na min pociągokilometrów]	21. Całkowita liczba zabitych pracowników łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach]	22. Względna liczba zabitych pracowników łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach na min pociągokilometrów]	23. Całkowita liczba zabitych użytkowników przejazdów [w osobach]	24. Względna liczba zabitych użytkowników przejazdów [w osobach na min pociągokilometrów]
1)	kolizje pociągu z pojazdem kolejowym						
2)	kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3)	wykolejenia pociągu						
4)	wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w tabeli 2 załącznika						
5)	wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw						

ciąg dalszy tabeli

6)	pożary pojazdów kolejowych						
7)	innego rodzaju wypadki, niż te o których mowa w pkt 1-6						
	Razem						

ciąg dalszy tabeli

25. Wypadki z podziałem na:		26. Całkowita liczba osób zabitych nieuprawnionych[w osobach]	27. Względna liczba osób zabitych nieuprawnionych [w osobach na min pociągo-kilometrów]	28. Całkowita liczba innych osób zabitych na peronie [w osobach]	29. Względna liczba innych osób zabitych na peronie [w osobach na min pociągo-kilometrów]	30. Całkowita liczba innych osób zabitych nie na peronie [w osobach]	31. Względna liczba innych osób zabitych nie na peronie [w osobach na min pociągo-kilometrów]
1)	kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2)	kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3)	wykolejenia pociągu						
4)	wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w tabeli 2 załącznika						
5)	wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw						

ciąg dalszy tabeli

6)	pożary pojazdów kolejowych						
7)	innego rodzaju wypadki, niż te o których mowa w pkt 1-6						
	Razem						

Objaśnienia do części II:

- 1) znaczący wypadek - wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
 - b) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
 - c) znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin, nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych;
- 2) pociąg - co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę lub co najmniej jeden wagon silnikowy lub wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod określonym numerem lub oznaczeniem z punktu początkowego do końcowego; za pociąg uważa się również lokomotywę jadącą luzem;
- 3) kolizja pociągu z pojazdem szynowym - zderzenie, najechanie lub starcie z innym pociągiem, pojazdem szynowym lub z manewrującymi pojazdami kolejowymi;
- 4) kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni - kolizja pociągu z obiektami znajdującymi w torach kolejowych lub w pobliżu, w tym kolizja z siecią trakcyjną, z wyjątkiem elementów zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- 5) wykoślenie pociągu - wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
- 6) wypadek na przejeździe kolejowym - wypadek na przejeździe z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego przekraczającego przejazd, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi lub innych obiektów i elementów znajdujących się tymczasowo na torach kolejowych lub w pobliżu, zgubionych na przejeździe przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- 7) wypadek kolejowy z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych - wypadek, w którym w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot;
- 8) pożar pojazdu kolejowego - pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas:
 - a) przejazdu,
 - b) postoju:
 - między stacją początkową a końcową,
 - na stacji początkowej,
 - na stacji końcowej,
 - c) rozrządzania wagonów;
- 9) inny wypadek - inny wypadek kolejowy, niż te o których mowa w pkt 3-8 objaśnień;
- 10) pasażer - każda osoba odbywająca podróż koleją, z wyłączeniem obsady pociągu; do celów statystyki wypadków uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść lub wysiąść z pociągu będącym w ruchu;
- 11) pracownik lub podwykonawca - każda osoba, której zatrudnienie ma związek z koleją i która w czasie wypadku znajduje się w pracy; obejmuje obsadę pociągu wraz personelem podwykonawców, samozatrudnionymi podwykonawcami oraz osobami odpowiedzialnymi za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury;
- 12) użytkownik przejazdu - osoba korzystająca z przejazdu kolejowego za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- 13) osoba nieuprawniona - osoba przebywająca na terenie kolejowym w miejscu niedozwolonym, z wyjątkiem użytkowników przejazdów kolejowych;
- 14) inna osoba na peronie - każda osoba na peronie kolejowym, która nie jest pasażerem, pracownikiem lub podwykonawcą, użytkownikiem przejazdu kolejowego, inną osobą nie na peronie, albo osobą nieuprawnioną;

- 15) inna osoba nie na peronie - każda osoba nie na peronie kolejowym, która nie jest pasażerem, pracownikiem lub podwykonawcą, użytkownikiem przejazdu kolejowego, inną osobą na peronie, albo osobą nieuprawnioną;
- 16) osoba zabita - osoba, która zmarła na skutek wypadku bezpośrednio lub w ciągu trzydziestu dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;
- 17) osoba ciężko ranna - osoba ranna na skutek wypadku, hospitalizowana przez ponad 24 godziny, z wyłączeniem prób samobójstw.

Uwaga: Każdy znaczący wypadek powinien być zgłaszany zgodnie z rodzajem pierwotnego wypadku, nawet jeżeli skutki wtórnego wypadku są poważniejsze (np. pożar po wykolejeniu się pociągu).

III. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw

Informacje dotyczące samobójstw i prób samobójstwa otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Całkowita liczba samobójstw [w osobach]	Względna liczba samobójstw [w osobach na min pociągokilometrów]
Całkowita liczba prób samobójstw [w osobach]	Względna liczba prób samobójstw fw osobach na min pociągokilometrów]

Objaśnienie do części III:

- 1) samobójstwo - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest śmierć, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ;
- 2) próba samobójstwa - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia.

IV. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych

Informacje dotyczące wypadków przy przewożeniu towarów niebezpiecznych otrzymywane od przewoźników kolejowych

Wypadki przy przewożeniu towarów niebezpiecznych z podziałem na:		Całkowita liczba wypadków przy przewożeniu towarów niebezpiecznych [liczba]	Względna liczba wypadków przy przewożeniu towarów niebezpiecznych [liczba na min pociągo- kilometrów]
1)	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne		
2)	liczba wypadków, o których mowa w pkt 1, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych		

Objaśnienie do części IV:

- wypadek związany z przewozem towarów niebezpiecznych - oznacza wypadek lub zdarzenie, które jest objęte obowiązkiem zgłaszania zgodnie z rozdziałem 1.8.5 Regulaminu RID.

V. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki

Informacje dotyczące zdarzeń poprzedzających wypadki otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Zdarzenia poprzedzające wypadki z podziałem na:		Całkowita liczba zdarzeń poprzedzających wypadki [w sztukach]	2. Względna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki [w sztukach na min pociągokilometrów]
1)	złamana szyna		
2)	odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych		
3)	defekt sygnalizacji		
4)	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny		

5)		minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny	
6)		pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	
7)		pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	
		Razem	

Objaśnienia do części V:

- 1) złamana szyna - pęknięcie szyny w całym przekroju lub wykruszenie na długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm;
- 2) odkształcenie lub inne przesunięcie toru - odkształcenie toru w planie lub profilu oraz wyboczenia wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 3) defekt sygnalizacji - defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury jak i taboru kolejowego) w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej;
- 4) minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny - pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny;
- 5) minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny - pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny;
- 6) jazda bez zezwolenia, o której mowa w pkt 4 i 5 oznacza minięcie:
 - a) sygnału „Stój” na sygnalizatorze, jeżeli nie funkcjonują systemy bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (BKJP) klasy ATC lub ATP,
 - b) wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym miejsca na szlaku lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
 - c) sygnału „Stój” na wskaźnikach, oprócz kozłów oporowych lub sygnałów przekazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie),z wyłączeniem przypadków, gdzie pociąg lub skład pociągu bez nadzoru przejechał sygnał „Stój” oraz przypadków, gdzie z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg;
- 7) pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych - pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);
- 8) pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych - pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

Uwaga: Należy zgłaszać wszystkie zdarzenia poprzedzające, zarówno skutkujące, jak i nieskutkujące wypadkami. Zdarzenia poprzedzające wypadek skutkujące znaczącym wypadkiem należy również zgłosić w części wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających wypadki. Zdarzenia poprzedzające wypadek nieskutkujące znaczącym wypadkiem należy zgłosić w części dotyczących wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających wypadki.

VI. Wskaźniki odnoszące się do ekonomicznych skutków wypadków otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Informacje dotyczące obliczania ekonomicznych skutków wypadków

Ekonomiczne skutki wypadków z podziałem na:		1. Całkowity koszt wszystkich wypadków [w PLN]	2. Względny koszt wszystkich wypadków [w PLN na min pociągokilometrów]
1)	liczba zabitych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC)		
2)	liczba ciężko rannych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC)		
3)	szkody w środowisku		
4)	koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub infrastrukturze kolejowej		
5)	koszty opóźnień spowodowanych wypadkami		

Objaśnienia do części VI:

- 1) wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) - wartość jaką społeczeństwo ponosi w związku z ofiarami wypadków, która nie stanowi podstawy do rekompensaty dla uczestników wypadków, podawana corocznie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ustalona w oparciu o badania preferencji w ramach projektu HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

Na wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) składa się:

- a) wartość bezpieczeństwa - wartość gotowości do płacenia (WTP) oparta na badaniach preferencji przeprowadzonych w Rzeczypospolitej Polskiej;

w przypadku wartości bezpieczeństwa ocenę, czy dostępne dane szacunkowe są odpowiednie przeprowadza się według następujących kryteriów:

- szacunki odnoszą się do systemu szacowania zmniejszenia ryzyka śmiertelności w sektorze transportu i są zgodne z podejściem gotowości do płacenia (WTP) według metod preferencji,
- grupa respondentów użyta do określenia wartości bezpieczeństwa powinna odzwierciedlać wiek, dochody oraz inne istotne cechy dla danej populacji,
- przy badaniu gotowości do płacenia (WTP) pytania do respondentów powinny być sformułowane w sposób jasny i zrozumiały,

b) pośrednie i bezpośrednie ekonomiczne koszty wypadków oszacowane w Rzeczypospolitej Polskiej, na które składają się:

- koszty leczenia i rehabilitacji,
 - koszty sądowe, koszty poniesione przez Policję, koszty prywatnych dochodzeń związanych z wypadkami, koszty akcji ratunkowej i koszty ubezpieczenia,
 - straty w produkcji - wartość towarów i usług, które mogłyby powstać gdyby wypadek się nie wydarzył;
- pośrednie i bezpośrednie koszty ekonomiczne szacuje się na podstawie realnych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo;

2) koszty szkód w środowisku - koszty, które poniesie przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed wypadku kolejowego;

3) koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub w infrastrukturze kolejowej - koszty zapewnienia nowych pojazdów kolejowych lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi, jak te uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia pojazdów kolejowych lub infrastruktury kolejowej, nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku, ustalane przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, w tym koszty wynajmu pojazdów kolejowych z powodu uszkodzenia w wypadku;

4) koszty opóźnień spowodowanych wypadkami - wartość pieniężna opóźnień poniesiona przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerów i odbiorców towarów) na skutek wypadków; na koszty opóźnień spowodowanych wypadkami składają się:

a) wartość czasu w przypadku pasażera pociągu (na godzinę), obliczana według wzoru:

$$VT_P = [VT \text{ pasażerów dojeżdżających do pracy}] * [\text{średni odsetek pasażerów dojeżdżających do pracy rocznie}] + [VT \text{ pasażerów podróżujących w celach innych niż praca}] * [\text{średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż praca rocznie}]$$

gdzie:

VT - wartość pieniężna oszczędności czasu podróży,

VT pasażerów dojeżdżających do pracy i VT pasażerów podróżujących w celach innych niż praca, wyrażone w PLN na pasażera (na godzinę), podawane corocznie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ustalonymi w oparciu o badania preferencji w ramach projektu HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment,

b) wartość czasu w przypadku pociągu towarowego (na godzinę), oblicza się według wzoru:

$$VT_F = [VT \text{ pociągów towarowych}] * [(tonokilometry)/(pociągokilometry)]$$

gdzie:

VT - wartość pieniężna oszczędności czasu podróży, w przypadku pociągu towarowego,

VT pociągów towarowych wyrażona w PLN na tonę towaru (na godzinę), podawana corocznie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ustalona w oparciu o badania preferencji w ramach projektu HEATCO- Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment,

c) średnia ilość ton towarów przewożonych przez pociąg w ciągu roku = (tonokilometry)/(pociągokilometry),

d) C_M - koszt 1 minuty opóźnienia pociągu oblicza się według wzoru:

- dla pociągów pasażerskich:

$C_{MP} = K1 * (VT_p/60) * [(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)]$ gdzie:

- $[(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)]$ = średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku

- dla pociągów towarowych:

$C_{MF} = K2 * (VT_t/60)$

gdzie:

współczynniki $K1= 2,5$ i $K2 = 2,15$ 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 bardziej negatywnie niż zwykły czas podróży,

e) koszty opóźnień spowodowanych wypadkiem = $C_{MP} \times$ (opóźnienie pociągów pasażerskich w minutach) + $C_{MF} \times$ (opóźnienie pociągów towarowych w minutach)

Koszty opóźnień oblicza się dla znaczących wypadków gdzie:

jako opóźnienia podaje się rzeczywiste opóźnienia na liniach kolejowych na których miały miejsce wypadki, mierzone na stacji końcowej, a w przypadku braku możliwości określenia ich wielkości przybliżone na pozostałych liniach.

Uwaga: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w Rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa przedstawia skutki ekonomiczne znaczących wypadków.

VII. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej

1. Informacje dotyczące Systemów Kontroli Pociągów (TPS) otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Ogółem	Z urządzeniami TPS	Udział w [%] (4:3)
	1	2	3	4
1)	Długość torów linii kolejowej, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)			
2)	Wykonane pociągokilometry (w tysiącach) na torach, o których mowa w Lp. 1)			

2. Informacje dotyczące liczby przejazdów i przejść otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Liczba przejazdów na eksploatowanych liniach kolejowych:	Ogółem	Na kilometr linii kolejowych	Na kilometr torów linii kolejowych
	1	2	3	4
1)	Przejazdy kolejowe z biernym systemem zabezpieczeń			
2)	Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń, w tym z:			
	a) ręczne			
	b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika			
	c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika			
	d) systemem zabezpieczeń torów			
3)	Razem (wszystkie przejazdy)			

Objaśnienia do części VII:

- 1) systemy kontroli pociągu (TPS) - systemy przytorowe i systemy pokładowe, które pomagają egzekwować przestrzeganie sygnałów i ograniczeń prędkości oraz zapewniają:
 - a) ostrzeganie, poprzez automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty,
 - b) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie poprzez automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty oraz automatyczne zatrzymywanie po minięciu sygnału informującego o niebezpieczeństwie,
 - c) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz nadzór prędkości zapewniający bezpieczeństwo w punktach niebezpiecznych i przy zbliżaniu się do sygnału,
 - d) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz stały nadzór prędkości zapewniający bezpieczeństwo w punktach niebezpiecznych, a także stałe wskazywanie i egzekwowanie przestrzegania prędkości na wszystkich odcinkach linii kolejowej; typ ten jest uważany jako system automatycznej kontroli pociągów (ATP);

- 2) przejazd kolejowy - skrzyżowanie w jednym poziomie linii kolejowej z drogą publiczną lub prywatną lub przejściami przeznaczonymi dla ludzi, zwierząt, pojazdów lub maszyn, z wyłączeniem przejść między peronami w obrębie stacji i przejść po torach przeznaczonych dla pracowników;
- 3) droga - dla celów statystyki wypadków kolejowych oznacza każdą drogę publiczną lub prywatną, ulicę lub autostradę wraz z sąsiadującymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi;
- 4) przejście - inne niż droga przejście dla ludzi, zwierząt, pojazdów lub maszyn;
- 5) przejazd kolejowy z biernym system zabezpieczeń - przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń, które byłyby uruchamiane gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika;
- 6) przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń - przejazdy kolejowe, na których przez uruchomienie urządzeń fizycznych lub ostrzeżeń przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach, o których mowa w pkt 5 i 6 objaśnień, użytkownicy są zabezpieczeni lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem, gdy przekroczenie przejazdu jest niebezpieczne dla użytkownika; przejazdy te dzielą się na:
 - a) ręczne - przejazdy, na których zabezpieczenie lub ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane ręcznie przez pracownika kolei,
 - b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg,
 - c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika zabezpieczenie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg; system ten obejmuje przejazd kolejowy z jednoczesnym zabezpieczeniem i ostrzeganiem użytkownika,
 - d) przejazdy kolejowe z systemem zabezpieczeń torów - przejazdy, na których sygnalizacja lub inny system ochrony pociągu pozwala na przejazd pociągu jedynie wówczas, gdy przejazd kolejowy jest wolny od przeszkód i zapewnia pełne zabezpieczenie użytkownika;
- 7) urządzenia fizyczne - rogatki, półrogatki lub bariery;
- 8) ostrzeżenia przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach - widoczne urządzenia (sygnalizatory świetlne), urządzenia dźwiękowe (dzwonki, syreny, klaksony) lub spowalniacze (progi zwalniające) na dojazdach do przejazdów.

Objaśnienia do części I - VII:

- 1) informacje podawane w poszczególnych tabelach powinny dotyczyć tego samego roku kalendarzowego z wyjątkiem informacji o kosztach, które niezależnie od czasu w jakim zostały ujawnione są kosztami związanymi ze zgłaszanym w informacji zdarzeniem;
- 2) w informacji określa się liczbę poszczególnych rodzajów zdarzeń, przekazywanych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, odpowiednio przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych, jeżeli niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działania albo zaniechanie osób pozostających w ich dyspozycji lub w dyspozycji ich podwykonawców zostało wskazane jako bezpośrednia przyczyna zdarzenia w raporcie z postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, sporządzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych lub rozstrzygnięte w sposób ostateczny w innym trybie;
- 3) w przypadku niezastnienia przyczyn wynikających z niewłaściwego funkcjonowania rzeczy lub działania osób, o których mowa w pkt 2, informację o zdarzeniach takich, jak: wypadki na przejazdach kolejowych, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, a także samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych, zgłasza właściwy miejscowo zarządca infrastruktury;
- 4) koszty spowodowane przez zdarzenie, podawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, stanowią sumę kosztów wykazanych w złotych przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych po przeliczeniu na euro, przy zastosowaniu średniorocznego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski dla roku którego dotyczy informacja.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) jest wydawane na podstawie art. 17ac ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Art. 17ac ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), sposób ich obliczania i zestawiania, uwzględniając potrzebę jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.

Wejście w życie projektowanej ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, częściowo wdrażającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.) i uchylenie projektowaną ustawą art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, stanowiącego dotychczasowe upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wspólnych wskaźników bezpieczeństwa CSI, a także sposobu ich obliczania i zestawiania, spowoduje utratę mocy obowiązujących przepisów wykonawczych wydanych na podstawie tego przepisu.

Ustawa wdrażająca wyżej powołane dyrektywy zakłada jednocześnie dodanie nowego art. 17acw ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, stanowiącego upoważnienie ustawowe do określenia przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), sposobu ich obliczania i zestawiania, przy uwzględnieniu potrzeby jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.. Przepis ten stanowi nieznacznie zmodyfikowane odzwierciedlenie uchylanego art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r.

Nowe upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia, zawarte w dodawanym art. 17ac, nie będzie wskazywało już na fakt zamieszczania wspólnych wskaźników bezpieczeństwa w rocznym raporcie sporządzanym przez Prezesa UTK. Projektowane rozporządzenie wejdzie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Zastosowanie krótszego niż 14 dniowego terminu vacatio legis wynika z koniecznością określenia przez ministra właściwego do spraw transportu przepisów określających wspólne wskaźniki bezpieczeństwa. Jednocześnie zasady

demokratycznego państwa prawnego nie stoją na przeszkodzie wejściu w życie projektowanych przepisów z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy podlega udostępnieniu na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204, z 2018 r. poz. 114 i 278 oraz z 2019 r. poz. 137 i 1192), projekt rozporządzenia podlega udostępnieniu w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)	Data sporządzenia 05-11-2020
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury	Źródło Upoważnienie ustawowe
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu	Nr w Wykazie prac
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Sofiński, tel. 22 630 1498, e-mail: Maciej.Sofinski@mi.gov.pl	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wejście w życie projektowanej ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, częściowo wdrażającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.) i uchylenie projektowaną ustawą art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), stanowiącego dotychczasowe upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wspólnych wskaźników bezpieczeństwa CSI, a także sposobu ich obliczania i zestawiania, powoduje utratę mocy obowiązującej przepisów wykonawczych wydanych na podstawie tego przepisu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowana ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym dodaje w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym nowy art. 17ac, który stanowi upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), sposobu ich obliczania i zestawiania, kierując się przepisami Unii Europejskiej i potrzebą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei. W związku z powyższym należy wydać projektowane rozporządzenie.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	111	UTK	Bezpośrednie
Zarządcy infrastruktury	11	UTK	Bezpośrednie
Prezes UTK	1	-	Bezpośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na podmiotowej stronie Ministra Infrastruktury uczestnikom rynku kolejowego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Nie dotyczy.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak.						
Niemierzalne		Brak.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projekt rozporządzenia zakłada jego wejście w życie z dniem następującym pod dniem ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie planuje się ewaluacji projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie interoperacyjności systemu kolei²⁾

Na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430, 1378 i 1778) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) wnioskodawca – zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, wykonawcę modernizacji, inwestora, podmiot zamawiający albo importera, który występuje do jednostki notyfikowanej lub jednostki wyznaczonej.

§ 3. Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Wnioskodawca przekazuje jednostce notyfikowanej dokumentację techniczną niezbędną do przeprowadzenia procedur weryfikacji WE podsystemu strukturalnego

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 1 pkt 2 rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257 oraz z 2020 r. poz. 1722 i 1745).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swej regulacji dokonuje wdrożenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44 oraz Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27).

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. UE L 319 z 04.12.2010, str. 1).

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. 1. Jednostka notyfikowana, która przeprowadza procedurę weryfikacji WE podsystemu, potwierdza pośrednim certyfikatem weryfikacji WE podsystemu, że część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, spełnia zasadnicze wymagania poprzez zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

2. Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu wnioskodawca wystawia deklarację spełnienia przez część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, zasadniczych wymagań poprzez zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

§ 6. 1. W ramach procedury weryfikacji WE podsystemu jednostka notyfikowana monitoruje przez cały okres produkcji podsystemu spełnianie przez ten podsystem wymagań określonych w dokumentacji technicznej, o której mowa w § 8 ust. 2.

2. Wnioskodawca zapewnia jednostce notyfikowanej dostęp do:

- 1) placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń produkcyjnych lub testujących oraz do wszelkich innych pomieszczeń, jakie jednostka notyfikowana uzna za konieczne do wykonania swych zadań;
- 2) dokumentów koniecznych do przeprowadzenia monitorowania, w szczególności harmonogramów budowy lub modernizacji podsystemu oraz do dokumentacji technicznej dotyczącej danego podsystemu.

3. Jednostka notyfikowana potwierdzająca zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei przeprowadza okresowe audyty oraz po każdym przeprowadzonym audycie przekazuje sprawozdanie audytowe podmiotom odpowiedzialnym za wdrażanie podsystemu lub składnika interoperacyjności.

4. Jednostka notyfikowana może:

- 1) zażądać swej obecności na poszczególnych etapach budowy podsystemu;
- 2) złożyć niezapowiedzianą wizytę na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym, podczas której może przeprowadzić pełny albo częściowy audyt, oraz dostarczyć podmiotom odpowiedzialnym za wdrożenie podsystemu lub składnika interoperacyjności sprawozdanie z wizyty oraz, w przypadku przeprowadzenia audytu – sprawozdanie z audytu;
- 3) monitorować podsystem, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić – jeżeli wymaga tego właściwa TSI – jego przydatność do stosowania w systemie kolei.

5. Dokumentację przebiegu weryfikacji WE podsystemu sporządzoną przez jednostkę notyfikowaną w zakresie właściwym dla wykonanych przez nią czynności przekazuje się wnioskodawcy jako potwierdzenie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu albo certyfikatu weryfikacji WE podsystemu.

6. Dokumentację przebiegu weryfikacji WE podsystemu załącza się do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu albo deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą wnioskodawca składa do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przypadku, o którym mowa w art. 25e ust. 2 ustawy.

7. Dokumentację przebiegu weryfikacji WE podsystemu wnioskodawca przekazuje Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego w postaci dokumentu elektronicznego, w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 346, 568, 695 i 1517), pozbawionego możliwości jego modyfikacji.

8. Kopię dokumentacji przebiegu weryfikacji WE podsystemu udostępnia się na żądanie krajowego organu do spraw bezpieczeństwa z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

§ 7. 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 określa załącznika nr 2 do rozporządzenia.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 934), które zgodnie z art. ustawy z dnia..... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z ... poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

ZASADNICZE WYMAGANIA SYSTEM UKOLEI

1. Wymagania ogólne

1.1. Bezpieczeństwo:

- 1.1.1. Części składowe systemu kolei mające wpływ na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu, w tym szczególnie związane z ruchem kolejowym, powinny być projektowane, konstruowane, wytwarzane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo funkcjonowania systemu kolei, w tym w przypadkach zaburzeń tego funkcjonowania.
- 1.1.2. Parametry dotyczące oddziaływania „tor-pojazd” powinny zapewniać stabilność pociągu gwarantującą jego bezpieczną jazdę z maksymalną dozwoloną prędkością oraz spełniać wymagania oddziaływania taboru na podsystem infrastruktura. Parametry układu hamulcowego powinny zagwarantować zatrzymanie pociągu na danej drodze hamowania przy maksymalnej dozwolonej prędkości na danym odcinku linii kolejowej.
- 1.1.3. Części składowe systemu kolei powinny być projektowane, konstruowane, wytwarzane, utrzymywane, montowane i budowane w taki sposób, aby:
 - 1.1.3.1. wytrzymywały normalne lub wyjątkowe obciążenia, którym będą poddawane podczas ich eksploatacji,
 - 1.1.3.2. minimalizowały skutki awarii mających wpływ na poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu.
- 1.1.4. Części składowe systemu kolei uważa się za spełniające warunki bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei opisane w pkt 1.1.1-1.1.3, w przypadku gdy:
 - 1.1.4.1. w procesie projektowania, konstruowania, wytwarzania, montowania, budowy, utrzymywania i monitorowania części składowych systemu kolei stosowano parametry jakościowe oraz środki ostrożności opisane we właściwych specyfikacjach europejskich w zakresie co najmniej równym minimalnym

parametrom jakościowym oraz minimalnym sugerowanym środkom ostrożności lub nieprzekraczającym maksymalnych parametrów jakościowych oraz maksymalnych sugerowanych środków ostrożności,

- 1.1.4.2. są one projektowane, konstruowane, wytwarzane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane z zastosowaniem odpowiednich regulacji znajdujących się w wykazie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.
- 1.1.5. Konstrukcja pojazdów kolejowych oraz budowli i urządzeń wchodzących w skład linii kolejowych systemu kolei, jak i rodzaj stosowanych w nich materiałów powinny w przypadku pożaru ograniczać powstawanie i rozprzestrzenianie się ognia i dymu oraz skutki ich działania.
- 1.1.6. Urządzenia obsługiwane przez pracowników kolejowych lub pasażerów powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby w dających się przewidzieć przypadkach ich użycie, w sposób zgodny z instrukcjami obsługi, nie zagrażało zdrowiu ani nie zmniejszało poziomu ogólnego bezpieczeństwa.
- 1.2. Niezawodność i bezpieczeństwo: części składowe systemu kolei związane z ruchem pociągów powinny być monitorowane i utrzymywane w sposób zapewniający ich prawidłową eksploatację w projektowanych warunkach.
- 1.3. Zdrowie:
 - 1.3.1. w pojazdach kolejowych 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 stosowane w pojazdach kolejowych i infrastrukturze kolejowej powinny być wybierane i wykorzystywane w sposób zapewniający ograniczenie, zwłaszcza w przypadku pożaru, emisji szkodliwych i niebezpiecznych oparów lub gazów, w tym produktów termicznego rozkładu i spalania.
- 1.4. Ochrona środowiska naturalnego:
 - 1.4.1. system kolei powinien być projektowany zgodnie z przepisami o ochronie środowiska w sposób uwzględniający skutki oddziaływania na środowisko naturalne, wynikające z jego lokalizacji i eksploatacji;

- 1.4.2. materiały stosowane do budowy i utrzymania elementów systemu kolei nie powinny, zwłaszcza w przypadku pożaru, emitować oparów lub gazów oraz produktów termicznego rozkładu i spalania szkodliwych lub niebezpiecznych dla środowiska;
 - 1.4.3. pojazdy kolejowe i urządzenia zapewniające ich zasilanie z sieci elektroenergetycznej powinny być zaprojektowane i wytworzone w taki sposób, aby zapewniały kompatybilność elektromagnetyczną z urządzeniami, instalacjami lub sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać;
 - 1.4.4. system kolei powinien być tak zaprojektowany i powinien funkcjonować w taki sposób, aby:
 - 1.4.4.1. na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w obszarach sąsiadujących z infrastrukturą kolejową, spełnione zostały wymagania ochrony przed hałasem w środowisku,
 - 1.4.4.2. nie powodować wytwarzania niedopuszczalnego poziomu hałasu 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 kolejowej i będących w normalnym stanie utrzymania.
- 1.5. Zgodność techniczna:
- 1.5.1. charakterystyki urządzeń stacjonarnych stosowanych w infrastrukturze kolejowej wchodzącej w skład systemu kolei powinny zapewniać wzajemną zgodność techniczną tych urządzeń,
 - 1.5.2. parametry techniczne pojazdów kolejowych powinny być zgodne z parametrami technicznymi urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego stosowanych w infrastrukturze kolejowej,
 - 1.5.3. w przypadkach tych części systemu kolei, dla których trudno uzyskać zgodność, dopuszcza się stosowanie rozwiązań tymczasowych, pozwalających docelowo uzyskać zgodność.
- 1.6. Dostępność:
- 1.6.1. Podsystemy infrastruktura i tabor powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w celu zapewnienia tym osobom dostępu na równych zasadach z innymi osobami dzięki

zapobieganiu powstawania barier lub ich usuwania oraz za pomocą wszelkich innych właściwych środków. Powyższe obejmuje działania na etapach: projektowania, budowy, odnawiania, modernizacji, utrzymania i eksploatacji odpowiednich ogólnodostępnych części podsystemu.

- 1.6.2. Podsystemy ruch kolejowy i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich powinny zapewniać niezbędne funkcjonalności w celu ułatwiania dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na równych zasadach z innymi osobami dzięki zapobieganiu powstawania barier lub ich usuwania oraz za pomocą innych właściwych środków.

2. Wymagania dla podsystemu infrastruktura

- 2.1. Infrastruktura kolejowa wchodząca w skład systemu kolei, do której mają dostęp pasażerowie, powinna być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, aby ograniczała możliwość powstania zagrożenia dla ich zdrowia.
- 2.2. W podsystemie infrastruktura, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w systemie kolei, powinny być stosowane środki:
- 2.2.1. zapobiegające niepożądanemu dostępowi do urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz miejsc ich instalacji,
- 2.2.2. ograniczające ryzyko narażenia pasażerów na niebezpieczeństwo na stacjach, przez które pociągi przejeżdżają bez zatrzymania.
- 2.3. Podsystem infrastruktura powinien być tak zaprojektowany i wybudowany, aby ograniczyć zagrożenia dla bezpieczeństwa osób, w tym związane z drogami dostępu, ewakuacji, peronami, nośnością elementów konstrukcji, możliwością wystąpienia pożaru. Tunele o długości ponad 1000 m i wiadukty powinny być projektowane, budowane i eksploatowane z uwzględnieniem specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych stosowanych w systemie kolei.
- 2.4. Ogólnodostępne części podsystemu infrastruktura powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z pkt 1.6.1.

3. Wymagania dla podsystemu energia

- 3.1. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, składniki interoperacyjności oraz inne obiekty wchodzące w skład podsystemu energia powinny być wykonane i utrzymane w taki sposób, aby ich funkcjonowanie w każdych warunkach nie

obniżało poziomu bezpieczeństwa osób, pojazdów kolejowych oraz elementów podsystemu sterowanie, eksploatowanych w systemie kolei.

- 3.2. Wpływ funkcjonowania urządzeń i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzących w skład podsystemu energia na środowisko nie może przekraczać dopuszczalnych wartości określonych w przepisach o ochronie środowiska.
- 3.3. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu energia powinny:
 - 3.3.1. umożliwiać pojazdom kolejowym osiągnięcie wymaganych parametrów pracy,
 - 3.3.2. być kompatybilne z odbierakami prądu zamontowanymi na pojazdach kolejowych.

4. Wymagania dla podsystemu sterowanie

- 4.1. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu sterowanie oraz procedury związane z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny umożliwiać pociągom jazdę przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Części składowe podsystemu zainstalowane w kabinie maszynisty powinny umożliwiać niezakłóconą jazdę pociągu, zgodnie z założonymi warunkami, w całym systemie kolei.
- 4.2. Urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu sterowanie powinny być tak skonstruowane, aby w warunkach awaryjnych zapewniały bezpieczny przejazd pociągu, który otrzymał już zezwolenie na jazdę.
- 4.3. Po wprowadzeniu do użytkowania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzących w skład podsystemu sterowanie, wprowadzane później części podsystemu infrastruktura i nowy tabor powinny być dostosowane do sposobu eksploatacji elementów podsystemu sterowanie.

5. Wymagania dla podsystemu tabor

- 5.1. W podsystemie tabor konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby chroniła pasażerów oraz przedziały pasażerskie i przedziały obsługi oraz kabinę maszynisty w czasie kolizji lub wykolejenia.
- 5.2. Tabor poruszający się w tunelach o długości ponad 1000 m powinien być projektowany, budowany i eksploatowany w sposób zapewniający spełnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa z uwzględnieniem przepisów i norm wymaganych w systemie kolei.
- 5.3. Pojazdy kolejowe powinny być:

- 5.3.1. wyposażone w:
 - 5.3.1.1. systemy hamowania zapewniające charakterystykę hamowania oraz oddziaływania „tor-pojazd”, których parametry są zgodne z konstrukcją torów i obiektów inżynieryjnych oraz z systemami sygnalizacji,
 - 5.3.1.2. system awaryjnego oświetlenia o natężeniu i czasie działania zapewniający wymagany poziom bezpieczeństwa,
 - 5.3.1.3. wewnętrzny system nagłaśniający umożliwiający obsłudze pociągu i personelowi nadzoru ruchu przekazywanie informacji pasażerom,
 - 5.3.1.4. urządzenia rejestrujące parametry jazdy, uwzględniające harmonizację zbieranych i przetwarzanych danych;
- 5.3.2. projektowane, konstruowane, budowane i eksploatowane w taki sposób, aby:
 - 5.3.2.1. uniemożliwić dostęp osób nieuprawnionych do urządzeń i instalacji elektrycznych znajdujących się pod napięciem,
 - 5.3.2.2. w przypadku zagrożenia, za pomocą odpowiednich urządzeń, pasażerowie mieli możliwość powiadomienia o nim maszynisty lub innego pracownika zatrudnionego przy obsłudze tego pojazdu oraz pracownicy zatrudnieni przy obsłudze pojazdu mieli możliwość skontaktowania się z maszynistą,
 - 5.3.2.3. system otwierania i zamykania drzwi wejściowych zapewniał pasażerom bezpieczeństwo,
 - 5.3.2.4. były zapewnione odpowiednio oznakowane wyjścia awaryjne,
 - 5.3.2.5. zapewnione było spełnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa w tunelach o długości przekraczającej 1000 m.
- 5.4. Urządzenia i instalacje elektryczne stanowiące wyposażenie pojazdów kolejowych nie powinny obniżać poziomu bezpieczeństwa i zakłócać funkcjonowania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.
- 5.5. W podsystemie tabor konstrukcja istotnych dla bezpieczeństwa i eksploatacji elementów wyposażenia pojazdów kolejowych, układów jezdnych, napędowych i hamowania oraz system kontroli i sterowania pojazdem kolejowym powinny, w dających się przewidzieć sytuacjach awaryjnych, umożliwiać jazdę pociągu bez negatywnych skutków dla pozostałych elementów wyposażenia tych pojazdów.
- 5.6. Urządzenia i instalacje elektryczne wchodzące w skład podsystemu tabor powinny być zgodne technicznie z urządzeniami wchodzącymi w skład podsystemu strukturalnego sterowanie.

- 5.7. Charakterystyki odbieraków prądu zamontowanych na pojazdach trakcyjnych powinny umożliwiać im jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną, stosowanych w systemie kolei.
- 5.8. Charakterystyki pojazdów kolejowych powinny umożliwiać im jazdę na tych liniach kolejowych wchodzących w skład systemu kolei, na których jest przewidziana eksploatacja tych pojazdów, z uwzględnieniem warunków klimatycznych.
- 5.9. Ogólnodostępne części podsystemu taboru powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z pkt 1.6.1.

6. Wymagania dla podsystemu utrzymanie

- 6.1. Urządzenia techniczne oraz procedury utrzymania stosowane w zakładach utrzymania taboru powinny zapewnić bezpieczne funkcjonowanie podsystemu utrzymanie oraz nie powinny:
 - 6.1.1. stanowić zagrożenia dla zdrowia oraz bezpieczeństwa personelu zakładów,
 - 6.1.2. przekraczać dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń lub natężeń innego rodzaju czynników uciążliwych dla środowiska.
- 6.2. Urządzenia wchodzące w skład podsystemu utrzymanie powinny zapewniać bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i wygodę ich używania przez pracowników zakładów utrzymania taboru przy obsłudze wszystkich typów pojazdów kolejowych w systemie kolei, dla których zostały one przeznaczone.
- 6.3. Instalacje związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych powinny zapewniać funkcjonowanie gwarantujące obsłudze bezpieczeństwo, zdrowie i łatwość obsługi pojazdów kolejowych, na potrzeby których zostały zaprojektowane.

7. Wymagania dla podsystemu ruch kolejowy

- 7.1. Zasady eksploatacji sieci kolejowej oraz kwalifikacje posiadane przez maszynistów i pozostały personel pokładowy, a także przez pracowników zatrudnionych przy zarządzaniu ruchem kolejowym, powinny, przy uwzględnieniu zróżnicowania warunków występujących w ruchu krajowym oraz na granicach państw, zapewniać bezpieczeństwo ruchu kolejowego i efektywność funkcjonowania systemu kolei.
- 7.2. Stosowane przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury zasady eksploatacji i utrzymania systemu kolei, w tym systemy zapewnienia jakości w zakładach utrzymania taboru oraz na stanowiskach zarządzania ruchem kolejowym, a także posiadane kwalifikacje i szkolenia odbyte przez zatrudnionych tam pracowników,

powinny zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa funkcjonowania, niezawodność, dyspozycyjność i efektywność systemu kolei.

- 7.3. Zasady eksploatacji powinny przewidywać niezbędne funkcjonalności w celu zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

8. Wymagania dla podsystemu aplikacji telematyczne dla przewozów pasażerskich i przewozów towarowych

- 8.1. Aplikacje telematyczne stosowane przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych powinny zapewnić jakość usług dotyczących przewozów pasażerskich i towarowych na minimalnym poziomie ustalonym dla systemu kolei, a w szczególności:

- 8.1.1. bazy danych, oprogramowanie komputerowe i protokoły komunikacyjne, wykorzystywane dla realizacji aplikacji telematycznych, powinny być tak zaprojektowane, aby zapewnić jak największe możliwości wymiany danych pomiędzy różnymi aplikacjami oraz różnymi operatorami systemów telematycznych;
- 8.1.2. aplikacje telematyczne powinny zapewnić łatwy dostęp do informacji ich użytkownikom;
- 8.1.3. sposób użycia, modyfikacji, zarządzania i utrzymania baz danych, oprogramowania komputerowego i protokoły komunikacyjne powinny zapewniać efektywność funkcjonowania i jakość systemów telematycznych na poziomie wymaganym w systemie kolei;
- 8.1.4. eksploatacja systemów telematycznych powinna odbywać się przy zapewnieniu warunków dotyczących ergonomii i ochrony zdrowia użytkowników, określonych odrębnymi przepisami;
- 8.1.5. powinien zostać zapewniony odpowiedni poziom uczciwości i niezawodności w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa;
- 8.1.6. gromadzenie i przesyłanie danych powinno być prowadzone z uwzględnieniem zróżnicowania zawartości i struktury danych dotyczących bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei;
- 8.1.7. aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich powinny przewidywać niezbędne funkcjonalności w celu zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Załącznik nr 2

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

I. Procedury oceny zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei

1. Ocena zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, jest częścią weryfikacji WE podsystemu
- 1.1. Ocena zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei jest przeprowadzana przez jednostkę wyznaczoną. Jednostka wyznaczona bada rozwiązanie techniczne podsystemu oraz weryfikuje i poświadcza, że rozwiązanie to spełnia wymagania określone we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, mających do niego zastosowanie.
- 1.2. Wnioskodawca składa do wybranego przez siebie jednostki wyznaczonej wniosek o przeprowadzenie oceny zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei. Wniosek zawiera:
 - 1.2.1. nazwę i adres wnioskodawcy,
 - 1.2.2. pisemną deklarację, że taki sam wniosek nie został złożony do innej jednostki wyznaczonej,
 - 1.2.3. dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 1.4.

- 1.3. Wnioskodawca oddaje podsystem do dyspozycji jednostki wyznaczonej. Jednostka wyznaczona może żądać kolejnych egzemplarzy pojazdu kolejowego, jeżeli wymaga tego program badań.
- 1.4. Dokumentacja techniczna powinna umożliwiać ocenę zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, oraz obejmować w zakresie niezbędnym do dokonania procedury badania typu projekt, produkcję i eksploatację pojazdu kolejowego. Dokumentacja techniczna zawiera następujące elementy:
 - 1.4.1. ogólny opis podsystemu,
 - 1.4.2. rysunki wykonawcze podsystemu pojazdu oraz rysunki i schematy, w szczególności elementów, podzespołów oraz obwodów wraz z opisami wyjaśniającymi niezbędnymi do ich zrozumienia,
 - 1.4.3. wyniki, w szczególności obliczeń projektowych, lub wyniki przeprowadzonych badań,
 - 1.4.4. protokoły badań,
- 1.5. Jednostka wyznaczona bada dokumentację techniczną w celu sprawdzenia, czy podsystem jest wykonany zgodnie z tą dokumentacją, oraz identyfikuje elementy zaprojektowane zgodnie z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, a także elementy, które zaprojektowano nie stosując tych specyfikacji i dokumentów, w szczególności:
 - 1.5.1. bada dokumentację techniczną w odniesieniu do projektu i procedur produkcji,
 - 1.5.2. ocenia zastosowane elementy, jeżeli nie są one zgodne z odpowiednimi właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei,
 - 1.5.3. przeprowadza lub zleca przeprowadzenie odpowiednich badań i testów w celu ustalenia, czy wybrane przez wnioskodawcę krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne zostały prawidłowo zastosowane.
- 1.6. Jednostka wyznaczona uzgadnia z wnioskodawcą miejsce przeprowadzenia badań i testów.

- 1.7. W przypadku gdy jednostka wyznaczona w wyniku badania stwierdzi, że podsystem spełnia mające do niego zastosowanie wymagania, informacja ta jest uwzględniana w deklaracji weryfikacji WE.

II. Moduły, zgodnie z którymi przeprowadzana jest ocena zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei

Ocenę zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, przeprowadza się zgodnie z modułem:

- B w połączeniu z modułem D,
- B w połączeniu z modułem F,
- H1

- określonych w załączniku 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 13.8.2008, str. 82)

III. Wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania, w celu sprawdzenia zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową

1. Dokumentacja ogólna z uwzględnieniem opisu nowego, odnowionego lub zmodernizowanego pojazdu i jego przeznaczenia, projektu, napraw, informacji dotyczących eksploatacji i utrzymania, dokumentacji technicznej.
2. Konstrukcja i części mechaniczne, w tym integralność mechaniczna i interfejs między pojazdami z uwzględnieniem urządzeń ciągnowo-zderznych, przejść międzywagonowych, wytrzymałość konstrukcji pojazdu i jego wyposażenia, pojemność ładunkowa, bezpieczeństwo bierne, w tym zewnętrzna i wewnętrzna wytrzymałość zderzeniowa.

3. Współdziałanie pojazdu z torem i zagadnienia skrajni, w tym interfejsy mechaniczne z infrastrukturą z uwzględnieniem zachowania statycznego i dynamicznego, skrajni budowli i skrajni ładunkowej, szerokości toru, układów biegowych.
4. Urządzenia hamowania, w tym urządzenia zapobiegające poślizgowi kół i urządzenia sterowania hamowaniem, oraz skuteczność hamowania służbowego, nagłego i postojowego.
5. Kwestie dotyczące pasażerów: urządzenia dla pasażerów i otoczenie, w którym podróżują pasażerowie, w tym okna i drzwi dla pasażerów, wymogi w zakresie dostosowania pojazdu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.
6. Warunki środowiskowe i skutki działania sił aerodynamicznych: wpływ środowiska na pojazd oraz wpływ pojazdu na środowisko, w tym warunki aerodynamiczne oraz interfejs między pojazdem a częścią przytorową systemu kolei i interfejs między pojazdem a otoczeniem.
7. Wymogi w zakresie zewnętrznych systemów ostrzegania, oznakowania, funkcji i integralności oprogramowania: zewnętrzne systemy ostrzegania, oznakowanie, funkcjonalność i integralność oprogramowania, w tym funkcje dotyczące bezpieczeństwa mające wpływ na zachowanie pociągu oraz magistrala komunikacyjna pociągu.
8. Pokładowe systemy zasilania i sterowania, w tym pokładowe systemy napędu, zasilania i sterowania, a także interfejs między pojazdem a infrastrukturą zasilającą oraz wszystkie aspekty kompatybilności elektromagnetycznej, w tym dopuszczalne poziomy zakłóceń generowanych do sieci trakcyjnej oraz wpływu zakłóceń na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, poziomy zakłóceń generowanych wewnątrz i na zewnątrz pojazdu oraz rejestratory parametrów jazdy.
9. Urządzenia dla personelu, interfejsy i środowisko: urządzenia pokładowe, interfejsy, warunki i środowisko pracy dla personelu, w tym wymagania kabiny maszynisty i interfejsu między pojazdem kolejowym a maszynistą, drużyną trakcyjną, personelem pokładowym i pasażerami.
10. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i ewakuacja; rodzaj zastosowanych materiałów i wyrobów; wyposażenie w urządzenia przeciwpożarowe, oznakowanie awaryjne i gaśnice.
11. Obsługa, w tym urządzenia pokładowe i interfejsy przeznaczone dla czynności obsługowych.

12. Pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągu i pokładowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym wszystkie urządzenia pokładowe niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągów dopuszczonych do jazdy po sieci, oraz wpływ tych urządzeń na przytorową część systemu kolejowego.
13. Wymogi eksploatacyjne, w tym szczególne wymogi eksploatacyjne dla pojazdów z uwzględnieniem trybu pracy podczas awarii i przywracania sprawności pojazdu.
14. Kwestie dotyczące ładunków, w tym szczególne wymogi dotyczące zabezpieczenia ładunków i ochrony środowiska z uwzględnieniem specjalnego wyposażenia wymaganego dla przewozu ładunków niebezpiecznych.

U Z A S A D N I E N I E

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego określonego w art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym ustawą z dnia r. *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. poz.).

W związku z wprowadzonymi w projektowanej ustawie zmianami konieczne było odpowiednie dostosowanie delegacji ustawowej zawartej w art. 25ta poprzez uchylenie przepisów dotyczących pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz uzupełnienie delegacji o procedury oceny zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności 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 oraz treść certyfikatów weryfikacji podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej dołączanej do tych certyfikatów. Zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. *o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), w uzasadnionych przypadkach akty normatywne mogą wchodzić w życie w terminie krótszym niż 14 dni od dnia ogłoszenia. W ocenie projektodawcy, uzasadnione jest skrócenie terminu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia z uwagi na konieczność zapewnienia ciągłości procesów w ramach interoperacyjności systemu kolei. Wprowadzeniu takiego rozwiązania nie stoją na przeszkodzie zasady demokratycznego państwa prawnego. Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. *w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. z 2002 r. Nr 239 poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65 poz. 597) i nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie interoperacyjności systemu kolei Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Sofiński, specjalista w Departamencie Kolejnictwa; tel. 22 630 14 98; maciej.sofinski@mi.gov.pl	Data sporządzenia 05.11.2020 r. Źródło Upoważnienie ustawowe Nr w Wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania niniejszego rozporządzenia wynika z tego, że ustawą z dnia r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, m.in. nadano nowe brzmienie art. 25ta ust. 1,

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowane rozporządzenie dostosowuje swą treść do delegacji wskazanej w art. 25 ta ust. 1, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz.).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Każde państwo członkowskie Unii Europejskiej, poza Republiką Cypru i Republiką Malty, na terenie których nie istnieje system kolei, zobowiązane jest do wdrożenia przepisów unijnych dyrektyw dotyczących transportu kolejowego. Z uwagi na wspólny we wszystkich państwach członkowskich materiał źródłowy, należy spodziewać się, że rozwiązania przyjęte przez inne kraje Unii Europejskiej będą analogiczne do rozwiązań przewidzianych w projekcie rozporządzenia.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Jednostki notyfikowane	8	Baza NANDO	Bezpośrednie
Jednostki wyznaczone		KE	Bezpośrednie
Zarządcy infrastruktury	11	UTK	Pośrednie
Producenci	50	MIR	Pośrednie
Licencjonowani przewoźnicy kolejowi	111	UTK	Pośrednie
Administracja publiczna (Prezes UTK)	1	MI	Pośrednie

Wskaźniki dotyczące procesu:

Wskaźnik	Wielkość	Źródło danych	Uwagi
Liczba jednostek notyfikowanych	4	Baza NANDO	-

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ramach konsultacji publicznych zostanie przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;
- 3) PKP Cargo S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) Koleje Mazowieckie sp. z o.o.;
- 6) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 7) Certyfikacja Infrastruktury Transportu sp. z o.o.;
- 8) Instytut Kolejnictwa;
- 9) Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 10) Transportowy Dozór Techniczny;
- 11) Fundacja „Pro Kolej”;
- 12) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;

- 13) Railway Business Forum;
- 14) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Kolejowego;
- 15) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 16) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 17) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 18) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 19) Forum Związków Zawodowych.

Konsultacje publiczne rozpoczęły się w dniu r. i trwały ok. ... dni. Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☒ nie
☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☐ zwiększenie liczby dokumentów
☐ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

☐ tak
☐ nie
☒ nie dotyczy

Komentarz: brak przewidywanych zmian obciążeń regulacyjnych

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne
☐ sytuacja i rozwój regionalny
☐ inne:

☐ demografia
☐ mienie państwowe

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu:

Brak przewidywanego wpływu.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Jako że niniejszy projekt rozporządzenia stanowi element transpozycji prawa UE, ewaluację efektów projektu (w skali całej Unii Europejskiej) przeprowadzi Komisja Europejska zgodnie z przyjętymi przez siebie wytycznymi w tym zakresie.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

-

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378 i 1778) zarządza się, co następuje:

§ 1. Czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokość tych opłat określa załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Opłaty, o których mowa w § 1, pobiera się:

- 1) przy składaniu wniosku w sprawach o:
 - a) wydanie, przedłużenie i aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa,
 - b) wydanie, przedłużenie i zmianę świadectwa bezpieczeństwa,
 - c) wydanie, przedłużenie i zmianę certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM),
 - d) wydanie, przedłużenie i zmianę certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania, o których mowa w art. 23j ust. 3 pkt 2-4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
 - e) wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego "infrastruktura", "energia" albo "sterowanie - urządzenia przytorowe",
 - f) wydanie zezwolenia dla typu pojazdu, zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu do celów testów na sieci,
 - g) wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, urządzenia i pojazdu kolejowego,
 - h) wydanie decyzji, o której mowa w art. 25f ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257 oraz z 2020 r. poz. 1722, 1745 i 1927).

- i) autoryzację jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację,
 - j) wyznaczenie podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej oraz rozszerzenia zakresu uprawnień jednostki wyznaczonej,
 - k) wydanie, przedłużenie ważności licencji maszynisty, aktualizację danych zawartych w licencji maszynisty i wydanie wtórników licencji maszynisty,
 - l) nadanie i zmianę europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) oraz za dokonanie zmian pozostałych danych rejestrowych w europejskim rejestrze pojazdów;
- 2) w każdym roku kalendarzowym za kontrole w ramach nadzoru nad:
- a) ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,
 - b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, także zachowania ich ważności.

§ 3. 1. Opłaty uiszcza się na rachunek bankowy Urzędu Transportu Kolejowego.

2. Opłaty za kontrole, o których mowa w § 2 pkt 2, uiszcza się w terminie 30 dni od dnia doręczenia protokołu kontroli.

§ 4. 1. Wysokość opłaty za złożenie wniosku w sprawach, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. b i g przez dla zarządcy infrastruktury, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. a, b tiret drugie i lit. c, oraz przewoźnika kolejowego prowadzącego działalność wyłącznie w obrębie tej infrastruktury wynosi 20 % opłaty dla danego rodzaju sprawy.

2. Wysokość opłaty za wydanie i zmianę świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego będącego pojazdem historycznym lub turystycznym wynosi 20 % opłaty dla danego rodzaju sprawy.

3. Wysokość opłaty za wydanie, przedłużenie i aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego prowadzącego przewozy wyłącznie pojazdami historycznymi lub turystycznymi wynosi 20% opłaty dla danego rodzaju sprawy.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 kwietnia 2017 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. poz. 1127), które na

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

**MINISTER FINANSÓW, FUNDUSZY I
POLITYKI REGIONALNEJ**

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

CZYNNOŚCI WYKONYWANE PRZEZ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO, ZA KTÓRE
POBIERANE SĄ OPŁATY, ORAZ WYSOKOŚĆ TYCH OPŁAT

Nr poz.	Rodzaj sprawy	Wysokość opłaty (PLN)
1	2	3
1.	Prowadzenie spraw związanych z autoryzacją bezpieczeństwa na wniosek dotyczący:	-
1.1.	Wydania autoryzacji bezpieczeństwa	20 000
1.2.	Przedłużenia ważności autoryzacji bezpieczeństwa	20 000
1.3.	Aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa	7 000
2.	Prowadzenie spraw związanych z jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa na wniosek dotyczący:	-
2.1.	Wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	20 000
2.2.	Przedłużenia ważności jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	20 000
2.3.	Aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	7 000
3.	Prowadzenie spraw związanych z jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa, obejmującym potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779 na wniosek dotyczący:	-
3.1.	Wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, obejmującego potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779	40 000
3.2.	Przedłużenia ważności jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, obejmującego potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779 lub w celu objęcia takiego potwierdzenia	40 000
3.3.	Aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, obejmującego potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779 lub w celu objęcia takiego potwierdzenia	10 000
4.	Prowadzenie spraw związanych z autoryzacją bezpieczeństwa, obejmującą potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779 na wniosek dotyczący:	-
4.1.	Wydania autoryzacji bezpieczeństwa, obejmującego potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779	40 000
4.2.	Przedłużanie ważności autoryzacji bezpieczeństwa, obejmującej potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779	40 000
4.3.	Aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa, obejmującej potwierdzenie zgodności z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779	10 000
5.	Prowadzenie spraw związanych z certyfikatami podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) na wniosek dotyczący:	-
5.1.	Wydania certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)	20 000
5.2.	Przedłużenia ważności certyfikatu	20 000
5.3.	Zmiany certyfikatu	10 000
6.	Prowadzenie spraw związanych z certyfikatami w zakresie funkcji utrzymania na wniosek dotyczący:	-

6.1.	Wydania certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania	20 000
6.2.	Przedłużenia ważności certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania	20 000
6.3.	Zmiany certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania	10 000
7.	Prowadzenie spraw związanych ze świadectwem bezpieczeństwa na wniosek dotyczący:	-
7.1.	Wydania dokumentu świadectwa bezpieczeństwa	7 000
7.2.	Przedłużenia ważności świadectwa bezpieczeństwa	3 500
7.3.	Zmiany świadectwa bezpieczeństwa	1 500
8.	Prowadzenie spraw na wniosek dotyczący wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego "infrastruktura", "energia" albo "sterowanie - urządzenia przytorowe"	7 000
9.	Prowadzenie spraw związanych z zezwoleniami dla pojazdów kolejowych na wniosek dotyczący:	-
9.1.	Wydania pierwszego zezwolenia dla typu pojazdu, zezwolenia na wprowadzenie pojazdu lub serii pojazdów do obrotu	10 000 oraz opłata, o której mowa w pkt 9.5 w przypadku połączenia wniosków
9.2.	Wydania odnowionego zezwolenia dla typu pojazdu	7 000
9.3.	Wydania nowego zezwolenia dla typu pojazdu	7 000
9.4.	Wydania zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem, w tym dla serii pojazdów	300 za pojazd
9.5.	Wydania tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu do celów testów na sieci	5 000
10.	Prowadzenie spraw na wniosek dotyczący wydania decyzji na podstawie art. 25f ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	5 000
11.	Prowadzenie spraw związanych z europejskim numerem pojazdu kolejowego (EVN) na wniosek dotyczący:	-
11.1.	Nadania europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN), w tym zmiany kodu interoperacyjności	100 za pojazd
11.2.	Zmiany europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN) oraz dokonanie zmian pozostałych danych rejestrowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych, z wyjątkiem zmiany kodu interoperacyjności	50 za pojazd
11.3.	Zmiany kodu interoperacyjności	20 za pojazd
12.	Prowadzenie spraw związanych ze świadectwami dopuszczenia do eksploatacji typu na wniosek dotyczący:	-
12.1.	Wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli	3 000
12.2.	Wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia	3 000
12.3.	Wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego	2 000
13.	Prowadzenie spraw na wniosek dotyczący autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację	10 000
14.	Prowadzenie spraw związanych z wyznaczeniem jednostki na wniosek dotyczący:	-
14.1.	Wyznaczenia podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej	10 000
14.2.	Rozszerzenia zakresu uprawnień jednostki wyznaczonej	5 000
15.	Prowadzenie spraw na wniosek dotyczący licencji maszynisty - wydawanie, przedłużanie ważności, aktualizacja danych zawartych w licencji oraz wydawanie wtórników licencji	100
16.	Dotyczące nadzoru	-
16.1.	Kontrole w ramach nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów	5 500

16.2.	Kontrole w ramach nadzoru nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności	5 500

U Z A S A D N I E N I E

1. Informacje ogólne

Niniejszy projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jest wydawany na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 i 1378), zwanej dalej „ustawą”, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. ...). Wydanie nowego rozporządzenia jest uzasadnione z uwagi na konieczność dostosowania obowiązujących w tym zakresie przepisów do nowych wymagań ustawy wynikających ze zmiany zakresu czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”.

W ślad za wymaganiami ustawy projekt wprowadza zasadę, że opłata pobierana będzie w momencie złożenia wniosku. Tym samym odstępuje się od funkcjonującej dotychczas zasady wnoszenia opłaty wstępnej w minimalnej wysokości na etapie składania wniosku, a następnie jej uzupełnienia do wysokości docelowej po wydaniu decyzji. Rezygnacja z tego schematu jest również możliwa z uwagi na wprowadzenie jednolitych, sztywnych stawek za wykonanie określonych czynności. Proponowane podejście uprości system pobierania opłat za czynności wykonane przez Prezesa UTK, a także zapewni przejrzystość stawek opłat dla podmiotów ubiegających się o określone dokumenty.

2. Szczegółowy opis zmian

Określony w § 2 zakres czynności podlegających opłatom uległ następującym modyfikacjom:

- 1) Wprowadzana jest opłata za wydanie, przedłużenie i aktualizację jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, która zastąpi dotychczasowe opłaty za certyfikaty bezpieczeństwa w części A i B. Czynności związane z ograniczeniem i cofnięciem certyfikatu, z uwagi na ich wykonywanie z urzędu, a nie na wniosek, nie będą podlegały opłacie.
- 2) Opłaty za certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) będą dotyczyć wszystkich rodzajów pojazdów kolejowych, a nie jak dotychczas wyłącznie wagonów towarowych.
- 3) Wprowadzana jest opłata za wydanie, przedłużenie i zmianę certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania. Dotychczas wydanie wspomnianego certyfikatu było objęte jedynie opłatą skarbową w wysokości 10 zł z tytułu wydania decyzji administracyjnej.
- 4) W miejsce dotychczasowych opłat za wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu wprowadzane są opłaty za wydanie zezwolenia dla typu pojazdu, zezwolenia na wprowadzenie pojazdu lub serii pojazdów do obrotu oraz tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu do celów testów na sieci.
- 5) Ponadto wprowadzana jest opłata za wyznaczenie podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej oraz rozszerzenia zakresu uprawnień jednostki wyznaczonej. Jest to następstwo dodania takiego zadania do kompetencji Prezesa UTK na podstawie art. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 17 września 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1778).

Z katalogu czynności podlegających opłatom usuwana jest opłata za wydanie decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji. Wynika to z faktu, że zgodnie

ze znowelizowaną ustawą zmianie ulega charakter tej czynności, która na mocy nowych przepisów będzie wykonywana z urzędu przez Prezesa UTK.

Likwidowana jest również opłata za wyrejestrowanie pojazdu kolejowego, co ma zachęcić podmioty do zgłaszania tego faktu i tym samym przyczynić się do osiągnięcia aktualności danych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych i ich zgodności ze stanem faktycznym.

Określając wysokość opłat za poszczególne czynności określoną w załączniku do rozporządzenia brano pod uwagę dotychczasową wysokość tych opłat i faktyczną pracochłonność związaną z wykonaniem danej czynności. Opłaty za czynności związane z wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa ustanowiono na poziomie 20 000 zł, który jest zbliżony do połączonej wysokości opłat za wydanie certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B. Z uwagi na podobny nakład pracy dla procedury wydania autoryzacji bezpieczeństwa przyjęto analogiczną wysokość opłaty. Taką samą kwotę zapłacą również podmioty ubiegające się o certyfikat ECM i certyfikat w zakresie funkcji utrzymania. Wszystkie wymienione działania łączy podobny nakład pracy związany z koniecznością oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem.

Rozporządzenie przewiduje również opłatę za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, w ramach których potwierdzona zostanie również zgodność z wymaganiami dotyczącymi ECM. Z uwagi na fakt, iż w ramach tej procedury Prezes UTK dokonuje oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem i systemu zarządzania utrzymaniem w odniesieniu do kryteriów właściwych dla obu tych systemów, przyjęto iż opłata za tę czynność będzie wynosić 40 000 zł – tak jakby podmiot uzyskiwał oddzielnie oba właściwe dokumenty.

Zgodnie z wymaganiami odpowiednich rozporządzeń oceniając wniosek o przedłużenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu ECM czy certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania Prezes UTK bierze pod uwagę również wyniki z nadzoru sprawowanego nad podmiotami posiadającymi dany dokument. W efekcie średni nakład pracy związany z realizacją tych spraw odpowiada sprawom dotyczącym wydania certyfikatu czy autoryzacji po raz pierwszy. Z tego względu opłata za przedłużenie wspomnianych dokumentów odpowiada opłacie za ich pierwsze wydanie. Proporcjonalnie mniejsze są natomiast opłaty za aktualizację ww. dokumentów, co odpowiada nakładowi pracy związanego z mniejszym stopniem skomplikowania sprawy.

W obszarze dotyczącym interoperacyjności systemu kolei najważniejsze zmiany dotyczą opłat za zezwolenia dla pojazdów kolejowych. Dotychczasowe zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zostaną zastąpione przez zezwolenia na wprowadzenie do obrotu. W rozporządzeniu 2018/545 ściśle określone zostały poszczególne przypadki wnioskowania o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, w odniesieniu do których w niniejszym projekcie wskazano wysokości poszczególnych opłat. Najbardziej skomplikowany przypadek zezwolenia tj. dla pierwszego egzemplarza i zarazem typu pojazdu będzie kosztował 10 000 zł. Opłaty za pozostałe przypadki są odpowiednio niższe. Zaproponowane opłaty określono ponownie na podstawie średniej wysokości dotychczas ponoszonych opłat.

Opłatę za wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie – urządzenia przytorowe” ustanowiono na poziomie średniej dotychczas pobieranej opłaty, tj. w wysokości 7 000 zł.

Uproszczony został mechanizm opłat za wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, urządzenia i pojazdu. Dotychczas wysokość opłaty zależała od rodzaju konkretnego wyrobu, co jednak nie znajdowało uzasadnienia w nakładzie pracy po stronie

Prezesa UTK, bowiem dokumentacja składana dla różnych rodzajów wyrobów była analogiczna i badaniu podlegały te same przesłanki. Przyjęto wobec tego średnie wysokości najczęściej pobieranych dotychczas opłat.

Dodatkowego wyjaśnienia wymaga kwestia opłat za świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. W wyniku wprowadzonych w ostatnich latach nowelizacji przepisów ustawy dokument ten zdecydowanie zmienił znaczenie i rolę w systemie kolejowym. Obecnie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydawane są jedynie w ograniczonych przypadkach i dotyczą najczęściej pojazdów eksploatowanych poza główną siecią kolejową, w tym w dużej mierze pojazdów o charakterze historycznym, rekreacyjnym czy kolei wąskotorowych. Nie znajduje wobec tego uzasadnienia pobieranie opłat dla tego rodzaju pojazdów w wysokości porównywalnej do dotychczasowych przepisów, gdzie maksymalna stawka opłaty sięgała nawet 30 000 euro.

Bez zmian pozostają opłaty za:

- wydanie, zmianę i przedłużenie świadectwa bezpieczeństwa,
- sprawy związane z europejskim numerem pojazdu kolejowego,
- sprawy dotyczące licencji maszynisty,
- czynności w zakresie nadzoru.

W § 3 uregulowane zostały zasady i terminy uiszczania opłat. Nie ulegają one zmianie w stosunku do obecnych uregulowań. Przy składaniu wniosku w sprawie podlegającej opłacie nadal konieczne będzie złożenie dowodu potwierdzającego uiszczenie opłaty, zaś opłaty za czynności związane z nadzorem nad określonymi rodzajami podmiotów będą uiszczane w terminie 30 dni od dnia doręczenia protokołu kontroli.

§ 4 zawiera wyjątki od ogólnych zasad pobierania opłat dla określonych rodzajów spraw. W stosunku do dotychczasowego rozporządzenia przepis ten został dostosowany do nowej siatki pojęciowej wprowadzonej w ustawie. Wprowadzono także obniżoną opłatę za wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego prowadzącego przewozy wyłącznie pojazdami historycznymi lub turystycznymi.

W § 5 określone zostały przepisy przejściowe, zgodnie z którymi opłaty za wnioski złożone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, a także opłaty za kontrole wszczęte i niezakończone przed tym dniem podlegają przepisom dotychczasowym.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Ministerstwo Finansów Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu ...	Data sporządzenia 05.11.2020 r. Źródło Upoważnienie ustawowe Nr w Wykazie prac ...

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku z opracowaniem projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym w zakresie wdrażającym tzw. część techniczną IV pakietu kolejowego, zmianie ulegnie katalog zadań realizowanych przez Prezesa UTK. W miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B wydawane będą jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, zaś zamiast zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych Prezes UTK wydawać będzie zezwolenia na ich wprowadzenie do obrotu. Projekt ustawy wprowadza również zmiany w zakresie maksymalnych stawek opłat, które będą wyrażone w PLN, a nie jak dotychczas w EUR.

Istnieje zatem konieczność wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy, które określi szczegółowe wysokości opłat w zależności od pracochłonności konkretnej sprawy, z uwzględnieniem maksymalnych stawek określonych w ustawie.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ze względu na uregulowanie omawianej materii wyłącznie w przepisach powszechnie obowiązującego prawa, nie rozważano innych wariantów interwencji aniżeli legislacyjna.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Sposób unormowania opłat za czynności krajowych organów ds. bezpieczeństwa (taką rolę pełni w Polsce Prezes UTK) w poszczególnych krajach nie jest regulowany przepisami unijnymi. Państwa dysponują zatem swobodą decyzyjną dotyczącą kształtowania tych przepisów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Certyfikowani przewoźnicy kolejowi	124	Europejska Baza Danych Interoperacyjności i Bezpieczeństwa (ERADIS)	- Zastąpienie opłat za certyfikaty bezpieczeństwa w części A i B opłatami za jednolity certyfikat bezpieczeństwa - Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej	11	UTK	Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM)	175	UTK	- Rozszerzenie obowiązku certyfikacji na wszystkie ECM - Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Dysponenci pojazdów kolejowych	343	Rejestr oznaczeń dysponenta Agencji Kolejowej Unii Europejskiej	Modyfikacja zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Producenci taboru kolejowego	10	UTK	- Zastąpienie opłat za zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji opłatami za zezwolenie na wprowadzenie do obrotu - Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Podmioty posiadające świadectwo bezpieczeństwa	720	UTK	Modyfikacja zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Jednostki notyfikowane	8	UTK	Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Jednostki wyznaczone	3	UTK	Wprowadzenie opłaty za nową czynność związaną z wyznaczeniem jednostki przez

			Prezesa UTK
Prezes UTK	1	-	· Nowe zasady pobierania i wysokości opłat za realizowane czynności

Uwaga: część z wymienionych podmiotów pełni najczęściej kilka funkcji jednocześnie (np. przewoźnik kolejowy jest jednocześnie podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie swoich pojazdów kolejowych, a także ich dysponentem wg danych w rejestrze pojazdów).

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych. Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania

Opłaty od wnioskodawców.

**Dodatkowe informacje, w tym
wskazanie źródeł danych
i przyjętych do obliczeń założeń**

Informację o kosztach wdrożenia proponowanych przepisów opracowano na podstawie danych pozyskanych z Urzędu Transportu Kolejowego, które bazują na prognozach zachowania się uczestników rynku (m.in. w zakresie liczby składanych wniosków). Z uwagi na niepewność związaną z trwającą epidemią COVID-19 szacunki należy traktować orientacyjnie, gdyż część podmiotów może decydować się na ograniczenie zakresu prowadzonej działalności.

Zmienność wysokości dodatkowych wpływów do budżetu w poszczególnych latach wynika z pięcioletniego cyklu certyfikacji. W pierwszym roku obowiązywania przepisów szacowane wpływy obniżono o 50% z uwagi na okresy przejściowe związane z wejściem w życie rozporządzenia.

W wyniku przyjęcia projektowanego rozporządzenia zakładany jest wzrost wpływów do budżetu z następujących tytułów:

- 1) przedłużenie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa (dotychczas opłaty w tym obszarze wynosiły średnio około połowy opłat za wydanie dokumentu po raz pierwszy);
- 2) wydanie, przedłużenie i zmiana certyfikatów ECM, w tym również w przypadku gdy certyfikacja ECM realizowana jest w ramach uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (wzrost wpływów nie wynika bezpośrednio z modyfikacji stawki opłaty, lecz z rozszerzenia obowiązku certyfikacji na podmioty zajmujące się utrzymaniem innych pojazdów niż wagony towarowe);
- 3) wydanie, przedłużenie i zmiana certyfikatów w zakresie funkcji utrzymania (czynności dotychczas nieobjęte opłatami);
- 4) wydanie zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego (wprowadzenie nowych trybów uzyskania zezwolenia).

Jednocześnie wpływy budżetowe ulegną zmniejszeniu z uwagi na rezygnację z opłat dotyczących wydawania decyzji stwierdzających obowiązek uzyskania nowego zezwolenia na wprowadzenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji oraz z tytułu

		wyrejestrowania pojazdu kolejowego. Pozostałe opłaty pozostają bez zmian lub ich wpływ na ogólne dochody budżetowe jest znikomy.						
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stale z 2020 r.)	Duże przedsiębiorstwa	0	-0,12	-0,455	-0,06	-0,49	-0,49	-3,01
	Sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	-0,06	-0,195	-0,06	-0,21	-0,21	-1,29
W ujęciu niepieniężnym	Duże przedsiębiorstwa	Przejrzysty system opłat za czynności Prezesa UTK (brak ryzyka kursowego, opłata znana z góry)						
	Sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
Niemierzalne		-						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Zyski budżetu państwa to jednocześnie wydatki po stronie podmiotów gospodarczych, stąd kwoty w pkt 6 i 7 OSR powinny się bilansować. Ponadto przyjęto założenie, że ok. 30% opłat uiszczanych jest przez podmioty należące do sektora małych i średnich przedsiębiorstw (MSP). Przykładowo według danych z bazy ERADIS, niemal 70% polskich przewoźników kolejowych jest kwalifikowanych jako MSP. Nie oznacza to jednak, że analogiczna część opłat wpływających do budżetu państwa jest ponoszona właśnie przez ten sektor, gdyż przykładowo relatywnie największe inwestycje w nowy lub modernizowany tabor, realizują podmioty największe, które tym samym ponoszą znacznie większy ciężar opłat. Z tego względu przyjęto wspomniane na wstępie założenie o 30% udziale sektora MSP w opłatach za czynności Prezesa UTK.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☒ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
Komentarz: -								
9. Wpływ na rynek pracy								
Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:			☐ demografia ☐ mienie państwowe			☐ informatyzacja ☐ zdrowie		
Omówienie wpływu:		-						
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.								

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

-



Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn. KPDPU.920.750.2020.KWM(19)
dot.: RM-0610-11-21

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie zwracam uwagę na pilny charakter projektu, którego celem jest wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. W związku z upływem terminu transpozycji obu dyrektyw, wyznaczonym na 31 października 2020 r. Komisja Europejska wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia przez Polskę zobowiązaniom państwa członkowskiego.

Z poważaniem

Konrad Szymański

Minister do Spraw Unii Europejskiej

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury