



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI KADENCJA**

Warszawa, dnia 26 czerwca 2006 r.

Druk nr 179

**MARSZAŁEK SEJMU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

**Pan
Bogdan BORUSEWICZ
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Zgodnie z art. 121 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej mam zaszczyt przesłać Panu Marszałkowi do rozpatrzenia przez Senat uchwaloną przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na 20. posiedzeniu w dniu 23 czerwca 2006 r. ustawę

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Z poważaniem

(-) Marek Jurek

USTAWA
z dnia 23 czerwca 2006 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1.

W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2a, 4a, 5a-8 i 10.”;

2) w art. 4:

a) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) „świadectwo bezpieczeństwa” – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;”;

b) po pkt 18 dodaje się pkt 18a i 18b w brzmieniu:

„18a) „certyfikat bezpieczeństwa” – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego;

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;”;

c) dodaje się pkt 38-48 w brzmieniu:

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

– dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.Urz. UE L 164 z 30.04.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 227),

– dyrektywy 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz.Urz. UE L 164 z 30.04.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34, str. 838).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63.

- „38) „Agencja” – Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (Dz.Urz. UE L 164 z 29.04.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 214);
- 39) „system zarządzania bezpieczeństwem” – organizację i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;
- 40) „wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)” – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i zarządzania bezpieczeństwem;
- 41) „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)” – metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanego sposobu oceny poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- 42) „wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)” – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;
- 43) „modernizacja” – wszelkie prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;
- 44) „odnowienie” – wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć podsystemu;
- 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 szczególności:
- a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 46) „poważny wypadek” – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi, lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro, mający oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
- 47) „incydent” – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;

48) „postępowanie” – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.”;

3) w art. 13:

a) w ust. 2:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, oraz prowadzenie rejestrów tych dokumentów;”;

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

„1a) kontrola spełniania warunków i wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa i świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców i przewoźników kolejowych z przepisami prawa wspólnotowego i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa;

1b) zezwalanie na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub znacznie zmodyfikowanego taboru kolejowego, nieobjętego jeszcze TSI;”;

– uchyla się pkt 7,

– pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozszerzanie zakresu regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa;”;

– po pkt 8 dodaje się pkt 9 i 10 w brzmieniu:

„9) prowadzenie krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

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

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Prezes UTK przedstawia corocznie, w terminie do końca lipca, ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.”;

c) po ust. 7a dodaje się ust. 7b w brzmieniu:

„7b. Prezes UTK, w terminie 30 dni, zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, zmianę lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18a i 18b. Zgłoszenie powinno zawierać nazwę i adres przewoźnika kolejowego lub zarządcy, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – także jego przyczyny.”;

d) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

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

4) w art. 16 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5 000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania tych dokumentów;”;

5) w art. 17:

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

„1a. Producenci, podmioty zajmujące się utrzymaniem, dostawcy materiałów i części są obowiązani zapewnić, że pojazdy kolejowe, zespoły, podzespoły i części są zgodne z warunkami technicznymi i mogą być bezpiecznie eksploatowane przez przewoźników kolejowych i zarządców.”,

b) uchyla się ust. 2-6;

6) po art. 17 dodaje się art. 17a w brzmieniu:

„Art. 17a. 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy zdolny spełniać wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa i z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem, tak aby systemy te:

1) spełniały określone wymagania dostosowane do charakteru, rozmiaru i innych warunków prowadzonej działalności;

2) zapewniały nadzór nad ryzykiem związanym z wprowadzeniem przez zarządców i przewoźników kolejowych, nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług związanych z utrzymaniem,

3) uwzględniały ryzyko społeczne oraz ryzyko działalności osób trzecich.

3. Zarządca tworzy system zarządzania bezpieczeństwem, tak aby uwzględniał on skutki działania przewoźników kolejowych oraz stwarzał warunki umożliwiające wykonywanie zadań wszystkim przewoźnikom kolejowym zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, krajowymi przepisami bezpieczeństwa i warunkami określonymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. System ten powinien zapewniać koordynację działań zarządcy i przewoźników kolejowych w sytuacjach awaryjnych na danej sieci kolejowej.

4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają corocznie, w terminie do końca drugiego kwartału, Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa.

5. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 4, powinny zawierać:

1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa;

- 2) przedstawienie realizacji krajowych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) w zakresie prowadzonej działalności;
 - 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei;
 - 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.
6. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający:
- 1) informacje o:
 - a) stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI),
 - b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei,
 - c) wydanych certyfikatach i autoryzacjach bezpieczeństwa;
 - 2) wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi.
7. Roczny raport, o którym mowa w ust. 6, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następnego po okresie sprawozdawczym.
8. O każdej zmianie krajowych przepisów bezpieczeństwa minister właściwy do spraw transportu powiadamia Komisję Europejską, chyba że przyczyny zmiany przepisów będą związane z wdrożeniem TSI.
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.
10. Minister właściwy do spraw transportu zawiesi na okres 6 miesięcy wejście w życie przepisów, o których mowa w ust. 9, w przypadku gdy Komisja Europejska wyrazi wątpliwości odnośnie zgodności ze wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa (CSM), lub odnośnie do spełnienia przynajmniej wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST), lub uzna, że projekt ten tworzy dyskryminacje lub wprowadza ukryte restrykcje w transporcie kolejowym między państwami członkowskimi Unii Europejskiej.
11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), które powinny być umieszczane przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, kierując się potrzebą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.”;
- 7) art. 18 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 18. 1. Dokumentem uprawniającym:

- 1) zarządcę do zarządzania infrastrukturą kolejową jest autoryzacja bezpieczeństwa;
 - 2) przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa.
2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są zarządcy, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych oraz zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych.
3. Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przewoźnicy kolejowi wykonujący wyłącznie przewozy po liniach kolejowych, o których mowa w ust. 2.
4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi, o których mowa w ust. 2 i 3, oraz użytkownicy bocznic kolejowych obowiązani są uzyskać świadectwa bezpieczeństwa.”;
- 8) po art. 18 dodaje się art. 18a-18f w brzmieniu:

„Art. 18a. 1. Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Autoryzacja bezpieczeństwa obejmuje:

- 1) dokument potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;
 - 2) dokument potwierdzający akceptację wewnętrznych regulacji w celu spełnienia przez zarządcę określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji.
3. Autoryzacja bezpieczeństwa jest wydawana na okres 5 lat i przedłużana co 5 lat na wniosek zarządcy.
4. W przypadku dokonania istotnych zmian w infrastrukturze, sygnalizacji, w zasilaniu energią lub w zasadach eksploatacji i utrzymania infrastruktury, posiadacz autoryzacji bezpieczeństwa bezzwłocznie zawiadamia o tym Prezesa UTK.
5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4, autoryzacja bezpieczeństwa powinna być aktualizowana w całości lub w części.

6. Prezes UTK może:

- 1) żądać od zarządcy wystąpienia o zmianę autoryzacji bezpieczeństwa – po zmianie przepisów bezpieczeństwa;
- 2) cofnąć autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji, w przypadku gdy uzna, że autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie bezpieczeństwa.

Art. 18b. 1. Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu, który po raz pierwszy rozpoczął lub zarejestrował swoją działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności kolejowej i składa się z:

- 1) części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;
 - 2) części sieciowej akceptującej wewnętrzne regulacje w celu spełnienia przez przewoźnika kolejowego określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci; wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, stosowania certyfikacji personelu kolejowego i posiadania przez przewoźnika kolejowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typów pojazdów kolejowych.
2. Certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dla danego rodzaju działalności jest ważny na terytorium Unii Europejskiej.
 3. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy zamierza wykonywać dodatkowo inny rodzaj kolejowych usług transportowych Prezes UTK wydaje krajowy certyfikat bezpieczeństwa, zgodnie z ust. 1 pkt 2.
 4. Certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany na okres 5 lat i przedłużany co 5 lat na wniosek przewoźnika kolejowego.
 5. W przypadku dokonania zmian dotyczących rodzaju i zakresu działalności, nowej kategorii personelu lub nowego typu pojazdów kolejowych, przewoźnik kolejowy bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK. Istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności wymagają zmiany certyfikatu bezpieczeństwa w całości lub w części.
 6. Prezes UTK może dokonać zmiany odpowiedniej części certyfikatu bezpieczeństwa po każdej zmianie przepisów bezpieczeństwa.
 7. O decyzji cofnięcia dodatkowych krajowych certyfikatów bezpieczeństwa Prezes UTK powiadamia władzę bezpieczeństwa innego państwa, która wydała certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.
 8. Prezes UTK cofa certyfikat bezpieczeństwa w części lub w całości, w przypadku gdy przewoźnik kolejowy:
 - 1) przestał spełniać warunki wydania certyfikatu bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji;
 - 2) nie podjął działalności w okresie 12 miesięcy od uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

Art. 18c. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa, w części dotyczącej systemów zarządzania bezpieczeństwem, w terminie 3 miesięcy od daty złożenia wniosków.

Art. 18d. 1. Pracownikom przewoźników kolejowych ubiegających się o 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 certyfikatu bezpieczeństwa.

2. Szkolenie powinno obejmować znajomość tras i procedur, systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych.

3. Pracownikom zarządcy wykonującym istotne zadania dotyczące bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach oraz niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego.
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.
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.
7. Przewoźnik kolejowy lub zarządca organizujący szkolenie lub egzamin wydaje zainteresowanym dokument potwierdzający odbycie szkolenia lub złożenie egzaminu.
8. Nadzór nad szkoleniami i egzaminem w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa sprawuje Prezes 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. 18e. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, podstawowe wymagania i elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz dokumenty wymagane do uzyskania sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa, mając na uwadze zarządzanie bezpieczeństwem na różnych szczeblach struktury organizacyjnej zarządcy lub przewoźnika kolejowego oraz zapewnienie ciągłego doskonalenia tego systemu.

Art. 18f. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, wraz z listą wymaganych dokumentów;
- 2) sposób uzyskiwania dostępu do sieci, o którą ubiegają się przewoźnicy kolejowi w sieciowej części certyfikatu – mając na uwadze ułatwienie dostępu do wykonywania przewozów kolejowych.”;

9) w art. 19 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki, tryb wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.”;

10) w art. 23:

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

„1a. Zarządca może przyjąć na sieć kolejową tylko te pojazdy kolejowe, które są oznaczone alfanumerycznym kodem identyfikacyjnym, z zastrzeżeniem ust. 2.

1b. Dla pojazdów kolejowych, których właścicielami lub leasingobiorcami są podmioty prowadzące działalność gospodarczą zarejestrowaną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, Prezes UTK nadaje alfanumeryczny kod identyfikacyjny na wniosek właściciela lub leasingobiorcy.”,

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

„2a. Na pojazdy kolejowe, na które wydano świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej w sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa, o której mowa w art. 18b ust. 1 pkt 2, które nie są w pełni objęte TSI, należy uzyskać świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji, jeżeli świadectwo takie jest wymagane.

2b. Prezes UTK wydaje przewoźnikowi z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego po przedstawieniu zestawu dokumentacji technicznej zawierającej:

- 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji lub zezwolenia wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej wraz z dokumentacją zawierającą przebieg eksploatacji i utrzymania oraz modernizacji pojazdów kolejowych, w przypadku gdy modernizacja nastąpiła po uzyskaniu świadectwa lub zezwolenia;
- 2) dane techniczne, plany utrzymania, dokumentację techniczno-ruchową i inne charakterystyki ruchowe;
- 3) dowody zgodności charakterystyki technicznej i operacyjnej pojazdów kolejowych z systemem zasilania w energię, systemem sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji, szerokością torów, skrajniami budowli, maksymalnym dopuszczalnym naciskiem osi i innymi ograniczeniami sieci kolejowej;
- 4) informacje o odstępstwach od krajowych przepisów bezpieczeństwa, niezbędne do wydania świadectwa oraz dowody oparte na ocenie ryzyka potwierdzające, że dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji nie przekroczy dopuszczalnych zakłóceń w sieci kolejowej.

2c. Prezes UTK w celu stwierdzenia zgodności z ograniczeniami, o których mowa w ust. 2b pkt 3, może żądać wykonania jazd próbnych, określając ich przedmiot i zakres.

2d. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od daty złożenia kompletu dokumentów technicznych oraz protokołów z jazd próbnych. Decyzja może zawierać dodatkowe warunki i ograniczenia.

2e. Dokumenty i informacje przedstawiane Prezesowi UTK przedkładane są w języku polskim.”;

11) w art. 25a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Transeuropejski system kolei dużych prędkości dzieli się na podsystemy o nazwach:

1) strukturalne:

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

2) funkcjonalne:

- a) utrzymanie,
- b) telematyka.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 1 i 2, określają TSI.”;

12) w art. 25d:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku gdy TSI nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską lub w przypadkach określonych w art. 25f Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Prezes UTK przekazuje listę, o której mowa w ust. 1, Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej za każdym razem, gdy jest zmieniana.”;

13) w art. 25f ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dla podsystemów i składników interoperacyjności nie stosuje się odpowiednich TSI:

1) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości w przypadku:

a) publikacji nowych TSI w czasie:

- zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej, modernizacji lub odnowienia istniejącej linii kolejowej,
- oddawania do eksploatacji linii kolejowej,
- eksploatacji linii kolejowej – gdy TSI dotyczą warunków eksploatacji lub utrzymania,

b) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącej linii kolejowej – gdy skrajnia ładunkowa, prześwit toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tej linii nie są zgodne z TSI,

c) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii – gdy zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,

- d) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolei dużych prędkości w następstwie poważnego wypadku, wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI,
 - e) projektów nowych linii kolejowych, odnowienia lub modernizacji istniejących linii kolejowych – gdy istniejąca sieć kolejowa nie jest powiązana z siecią kolei krajów członkowskich Unii Europejskiej lub jest oddzielona obszarem morskim od tej sieci;
- 2) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej w przypadku:
- a) publikacji nowych TSI w czasie:
 - zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej, modernizacji lub odnowienia istniejącej linii kolejowej,
 - oddawania do eksploatacji linii kolejowej,
 - eksploatacji linii kolejowej – gdy TSI dotyczą warunków eksploatacji lub utrzymania,
 - b) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącej linii kolejowej – gdy skrajnia budowli, prześwit toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tej linii nie są zgodne z TSI,
 - c) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii – gdy zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,
 - d) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolei konwencjonalnej w następstwie poważnego wypadku, wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI,
 - e) projektów nowych linii kolejowych lub odnowienia istniejących linii kolejowych – gdy istniejąca sieć kolejowa nie jest powiązana z siecią kolei krajów członkowskich Unii Europejskiej lub jest oddzielona obszarem morskim od tej sieci;
 - f) wagonów jadących do lub z państw nienależących do Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tego, który jest stosowany na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.”;

14) w art. 25g:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. Zarządca prowadzi rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei.
2. Przewoźnik kolejowy oraz inny podmiot eksploatujący pojazdy kolejowe w transeuropejskim systemie kolei prowadzą rejestr taboru interoperacyjnych pojazdów kolejowych obejmujący elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych.”,

b) uchyla się ust. 3,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kopie rejestrów, o których mowa w ust. 1 i 2, Prezes UTK przekazuje zainteresowanym państwom Unii Europejskiej oraz Agencji. Kopie rejestrów będą udostępniane zainteresowanym przedsiębiorcom w siedzibie Prezesa UTK.”,

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

„4a. Prezes UTK w prowadzonym przez siebie krajowym rejestrze pojazdów kolejowych nadaje każdemu z pojazdów wprowadzanych do rejestru alfanumeryczny kod identyfikacyjny, który jest nanoszony na pojazd.

4b. Rejestr, o którym mowa w ust. 4a, powinien zawierać w szczególności:

- 1) odnośniki do deklaracji weryfikacji zgodności i podmiotu, który ją wydał;
- 2) odnośniki do rejestru taboru, o którym mowa w ust. 2;
- 3) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego lub leasingobiorcy;
- 4) informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu;
- 5) ważne dla bezpieczeństwa informacje dotyczące utrzymania pojazdu.”,

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, zakres informacji umieszczanych i wykreślanych z rejestrów, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz terminy ich aktualizacji, mając na uwadze ułatwienie użytkownikom korzystania z transeuropejskiego systemu kolei.”;

15) w art. 25k:

a) ust. 2-4 otrzymują brzmienie:

„2. W przypadku planowanego odnowienia lub modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dla transeuropejskiego systemu kolei zarządca lub przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację projektu.

3. Na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, Prezes UTK stwierdza, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania lub zmiany decyzji o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji po modernizacji lub odnowieniu.

4. Prezes UTK wydaje decyzję o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Prezes UTK przekazuje decyzję, o której mowa w ust. 3, Komisji Europejskiej oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej.”;

16) po rozdziale 5 dodaje się rozdział 5a w brzmieniu:

„Rozdział 5a

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

- Art. 28a. 1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów, zwana dalej „Komisją”.
2. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.
 3. W skład Komisji wchodzi 4 członków stałych w tym: przewodniczący, zastępca i sekretarz.
 4. Komisja może składać się również z członków doraźnych wyznaczanych z listy ministra właściwego do spraw transportu przez przewodniczącego Komisji do udziału w postępowaniu.
 5. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków stałych Komisji stosuje się ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.³⁾), z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. Z dniem powołania z członkiem Komisji zawiera się umowę o pracę.
 6. Przewodniczącego Komisji powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu.
 7. Zastępcę przewodniczącego i sekretarza powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu, na wniosek przewodniczącego Komisji.
 8. Członka Komisji powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji.
 9. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek uchwalony bezwzględną większością głosów przez Komisję, odwołać członka Komisji.
 10. Członkiem Komisji może zostać osoba, która:
 - 1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;
 - 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
 - 3) nie była karana za przestępstwo popełnione umyślnie;
 - 4) spełnia wymagania w zakresie wykształcenia.
 11. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, niespełniania wymagań określonych w ust. 10 lub przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.
 12. W skład Komisji mogą wchodzić specjaliści z zakresu:
 - 1) prowadzenia ruchu kolejowego;
 - 2) projektowania, budowy i utrzymania linii, węzłów i stacji kolejowych;

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407 oraz z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398.

- 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 w danej dziedzinie.
 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.
 15. W skład Komisji badającej poważny wypadek, wypadek lub incydent nie mogą wchodzić członkowie doraźni zatrudnieni w jednostkach organizacyjnych, których infrastruktura, pracownicy lub pojazdy uczestniczyli w zdarzeniu.
 16. Członkom doraźnym Komisji przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.
 17. Członek Komisji nie może występować w roli biegłego sądowego w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.
 18. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeb, eksperci, a także pracownicy obsługi.
 19. Ekspertom za udział w pracach Komisji oraz sporządzanie opinii lub ekspertyzy przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.
- Art. 28b. 1. Do czasu pracy członka stałego Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.
2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków stałych Komisji nie przekracza 1 miesiąca.
 3. Rozkład czasu pracy jest ustalany na okres nie krótszy niż 2 tygodnie, a w razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu - na bieżąco.
 4. W razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu dobowy wymiar czasu pracy członka Komisji może być wydłużony do 16 godzin.
 5. Okres odpoczynku po wydłużeniu czasu pracy, o którym mowa w ust. 4, nie może być krótszy niż 8 godzin, pozostały czas odpoczynku stanowiący różnicę między liczbą przepracowanych godzin a liczbą godzin udzielonego odpoczynku udziela się członkowi Komisji w okresie 7 dni od zakończenia pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy.
 6. W razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, odpoczynek, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, może być udzielony w ciągu 7 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.
 7. Członek Komisji pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do podjęcia czynności badawczych (dyżur). Za czas dyżuru pełnionego w domu przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z liczbą godzin pozostawiania na dyżurze pomnożonej przez 30% stawki godzinowej wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.

8. W momencie powiadomienia o konieczności przystąpienia do czynności badawczych członek Komisji jest obowiązany do niezwłocznego podjęcia tych czynności.
9. Czas dojazdu na miejsce zdarzenia, liczony od momentu powiadomienia członka Komisji o konieczności przystąpienia do badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu do momentu przybycia na to miejsce, a także czas powrotu z tego miejsca do siedziby Komisji lub miejsca zamieszkania, wlicza się do czasu pracy.
10. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek przewodniczącego Komisji, może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza siedzibą Komisji. Okres oddelegowania określa przewodniczący Komisji.
11. Do członków Komisji nie stosuje się przepisu art. 151⁵ § 2 zdanie drugie Kodeksu pracy.

Art. 28c. Do członków stałych Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21-24, 26, 28 i 42¹ ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 86, poz. 953, z późn. zm.⁴⁾).

Art. 28d. 1. Minister właściwy do spraw transportu ujmuje w części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, ekspertów, pracowników obsługi oraz wyposażenie techniczne, koszty szkolenia, koszty publikacji materiałów, a także koszty ekspertyz.

2. Obsługę Komisji sprawują odpowiednie komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji, mając w szczególności na uwadze dane niezbędne do identyfikacji tych osób.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz jej strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań.

Art. 28e. 1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej, z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory.

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

3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2, podejmuje przewodniczący Komisji, nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu, biorąc pod uwagę:

- 1) wagę wypadku lub incydentu;

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, Nr 123, poz. 1353 i Nr 128, poz. 1403, z 2002 r. Nr 153, poz. 1271 i Nr 240, poz. 2052 oraz z 2005 r. Nr 10, poz. 71 i Nr 169, poz. 1417.

- 2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;
 - 3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
 - 4) wnioski zarządców, przewoźników kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej.
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. 28f. 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.
2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od postępowania sądowego i nie obejmuje ustalania winy lub odpowiedzialności.
- Art. 28g. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji.
- Art. 28h. 1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e w ust. 1 lub ust. 2, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do:
- 1) badania stanu istniejącego infrastruktury kolejowej, w tym urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz pojazdów kolejowych;
 - 2) zabezpieczenia dokumentacji mającej związek z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem;
 - 3) zabezpieczenia danych zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące w celu poddania ich badaniom lub analizom;
 - 4) przesłuchania personelu pociągu i innych pracowników kolei uczestniczących w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie oraz innych świadków, lub ma dostęp do wyników przesłuchań.
2. Komisja ma prawo:
- 1) dostępu do protokołów oględzin i otwarcia zwłok ofiar śmiertelnych poważnych wypadków;
 - 2) dostępu do wszystkich informacji mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego i Urząd Transportu Kolejowego;
 - 3) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz.
3. Komisja powinna po przeprowadzeniu niezbędnych badań i czynności w możliwie najkrótszym czasie umożliwić zarządcy udostępnienie infrastruktury dla ruchu kolejowego.

- Art. 28i. W razie konieczności Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub Agencji o przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen.
- Art. 28j. 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.
3. Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów z państw członkowskich Unii Europejskiej, których przewoźnicy kolejowi uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie.
- Art. 28k. 1. Komisja prowadzi postępowanie w sposób pozwalający na wysłuchanie uczestników, świadków i innych zainteresowanych oraz umożliwia im dostęp do wyników postępowania.
2. O prowadzonym postępowaniu i jego postępkach Komisja informuje właściwego zarządcę i przewoźnika kolejowego, 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 w sprawie postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów.
- Art. 28l. 1. Komisja sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie.
2. Zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom nie mogą obejmować ustalania winy lub odpowiedzialności.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zawartość raportu z postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów, mając na uwadze skutki poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.
4. Komisja przedkłada raport z postępowania podmiotom, o których mowa w art. 28k ust. 2, zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak również Agencji oraz partnerom społecznym na ich wniosek.
5. Komisja ogłasza raport z postępowania niezwłocznie po jego sporządzeniu, nie później jednak niż 12 miesięcy od dnia zdarzenia.
6. Komisja sporządza do dnia 30 marca roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa i

działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport ogłaszany jest nie później niż do dnia 30 września.

7. Komisja ogłasza raporty, o których mowa w ust. 1 i 6, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.
8. Zalecenia, o których mowa w ust. 6, są przekazywane Prezesowi UTK, a w uzasadnionych przypadkach innym zainteresowanym podmiotom, w tym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.
9. Prezes UTK nadzoruje w ramach swoich kompetencji realizację zaleceń powypadkowych przekazywanych przez Komisję.
10. Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają 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 informację o realizacji zaleceń przekazanych przez Komisję oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Art. 28m. 1. Postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków lub incydentów prowadzi komisja kolejowa, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku podjęcia postępowania przez Komisję komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.
3. W skład komisji kolejowych wchodzi w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych lub zarządców, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma związek z tym poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem.
4. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje przewodniczący Komisji.

Art. 28n. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach lub incydentach na liniach kolejowych, sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej oraz sposób prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych, mając na uwadze konieczność ograniczenia skutków poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.

Art. 28o. Przepisów rozdziału 5a nie stosuje się do zarządców, o których mowa w art. 18 ust. 2, i przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 3.”;

17) w art. 33:

a) ust. 5a otrzymuje brzmienie:

„5a. Zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość łącznego planowanego kosztu udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 5b.”,

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

„5b. Umowa, o której mowa w art. 38a ust. 2, może stanowić, że obniżenie planowanego kosztu udostępniania infrastruktury kolejowej i wysokości opłat za korzystanie z niej, o przewidywane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, może dotyczyć wszystkich kolejowych przewozów osób albo kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.”,

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.”;

18) art. 66 otrzymuje brzmienie:

„Art. 66. 1. Karze pieniężnej podlega zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:

- 1) stosuje opłaty za udostępnienie infrastruktury kolejowej naliczone niezgodnie z zasadami określonymi w art. 33;
- 2) zarządzając infrastrukturą kolejową, nie zapewnia przewoźnikom kolejowym równego dostępu do infrastruktury kolejowej;
- 3) wbrew obowiązkowi nie opracował regulaminu lub nie opublikował go w terminie przewidzianym ustawą oraz nie określił w regulaminie wszystkich wymagań, o których mowa w art. 32;
- 4) nie udzielił informacji, o których mowa w art. 13 ust. 7a;
- 5) prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego, o którym mowa w art. 18;
- 6) nieterminowo przedkłada Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4;
- 7) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika lub zarządcy;
- 8) nie powiadamia Komisji wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g, o zaistniałym poważnym wypadku, wypadku lub incydencie;
- 9) utrudnia pracę Komisji.

2. Za naruszenie 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.

3. Niezależnie od kary pieniężnej określonej w ust. 1 i 2 Prezes UTK może nałożyć karę pieniężną na kierownika zarządcy 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.”;

19) w załączniku do ustawy w części I wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 po pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.”,

b) w ust. 2 skreśla się pkt 1.

Art. 2.

1. Zarządcy posiadający świadectwa bezpieczeństwa są obowiązani wystąpić, w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, o której mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 zmienianej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, z zastrzeżeniem art. 18 ust. 2 tej ustawy.
2. Prezes UTK wydaje lub odmawia wydania autoryzacji bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

Art. 3.

1. Przewoźnicy kolejowi posiadający świadectwa bezpieczeństwa są obowiązani wystąpić, w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 zmienianej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, z zastrzeżeniem art. 18 ust. 3 tej ustawy.
2. Prezes UTK wydaje lub odmawia wydania certyfikatu bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

Art. 4.

1. Do czasu wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 18e i art. 19 ust. 4 zmienianej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, Prezes UTK wydaje przedsiębiorcy, który wystąpił z wnioskiem o wydanie świadectwa bezpieczeństwa, autoryzacji bezpieczeństwa albo certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwo bezpieczeństwa na podstawie przepisów dotychczasowych.
2. Świadectwa bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:
 - 1) zarządcom i przewoźnikom kolejowym, o których mowa w art. 18 ust. 2 i 3 zmienianej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz użytkownikom bocznic, zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane;
 - 2) zarządcom i przewoźnikom kolejowym, którzy są obowiązani wystąpić o wydanie odpowiednio autoryzacji bezpieczeństwa albo certyfikatu bezpieczeństwa, zachowują ważność do dnia wydania tych dokumentów.

Art. 5.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 13 ust. 8 zmienianej ustawy, w zakresie:
 - a) trybu wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 8 zmienianej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,

- b) zasad powiadamiania o katastrofach i wypadkach kolejowych oraz trybie pracy komisji powypadkowych zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 28n zmienianej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 2) art. 16 ust. 4 i art. 19 ust. 4 zmienianej ustawy zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 16 ust. 4 i art. 19 ust. 4 zmienianej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 6.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MARSZAŁEK SEJMU

(-) Marek JUREK

.....
Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu
.....