

**USTAWA**  
**z dnia 28 marca 2003 r.**  
**o transporcie kolejowym<sup>1)</sup>**

**Opracowano na podstawie: Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652, Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962, Nr 173, poz. 1808.**

**Rozdział 1**  
**Przepisy ogólne**

**Art. 1.**

Przepisy ustawy określają:

- 1) zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania;
- 2) zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
- 3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- 3a) warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

- 1) dyrektywy 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.Urz. WE L 237 z 24.08.1991),
- 2) dyrektywy 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),
- 3) dyrektywy 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.Urz. WE L 143 z 27.06.1995),
- 4) dyrektywy 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.Urz. WE L 235 z 17.09.1996),
- 5) dyrektywy 2001/12/WE z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.Urz. WE L 75 z 15.03.2001),
- 6) dyrektywy 2001/13/WE z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.Urz. WE L 75 z 15.03.2001),
- 7) dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.Urz. WE L 75 z 15.03.2001),
- 8) dyrektywy 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.Urz. WE L 110 z 20.04.2001).

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszej ustawie - z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej - dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej - wydanie specjalne.

- 4) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego.

#### **Art. 2.**

Przepisy ustawy stosuje się także do:

- 1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 4a-8, 10 i 12 oraz art. 13 ust. 1;
- 2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 6-8 i 10.

#### **Art. 3.**

Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) linii tramwajowych;
- 2) kolejowego transportu wewnątrzzakładowego;
- 3) transportu linowego i linowo-terenowego.

#### **Art. 4.**

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) „infrastruktura kolejowa” - linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury;
- 2) „linia kolejowa” - tory kolejowe wraz z zajęтыми pod nie gruntami oraz przyległy pas gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, wraz z zajęтыми pod nie gruntami;
- 3) „przyległy pas gruntu” - grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;
- 4) „sieć kolejowa” - układ połączonych ze sobą linii kolejowych będących własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;
- 5) „odcinek linii kolejowej” - część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
- 6) „pojazd kolejowy” - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych;
- 7) „zarządca infrastruktury” - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty;
- 8) „obszar kolejowy” - określony działkami ewidencyjnymi obszar, na którym usytuowane są linie kolejowe oraz inne budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych, a także służące do obsługi przewozu osób i rzeczy;

- 9) „przewoźnik kolejowy” - przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne;
- 10) „bocznica kolejowa” - linia kolejowa służąca do załadunku i wyładunku wagonów oraz ich włączania do ruchu kolejowego;
- 11) „trasa pociągu” - określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej;
- 12) „zdolność przepustowa” - możliwość eksploatacyjno-ruchową linii kolejowej lub jej części do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie;
- 13) „typ pojazdów kolejowych” - pojazdy kolejowe o takich samych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
- 14) „typ budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego” - budowle i urządzenia lub systemy o takich samych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
- 15) „świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego” - dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;
- 16) „świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli albo typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego” - dokument uprawniający do użytkowania danego typu budowli albo typu urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego;
- 17) „świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego” - dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;
- 18) „świadectwo bezpieczeństwa” - dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
- 19) „obowiązek służby publicznej” - zobowiązanie przewoźnika kolejowego w rozumieniu art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, zmienionego rozporządzeniami nr 3572/90/EWG, 1893/91/EWG oraz aktami przystąpienia Danii, Irlandii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii, Irlandii Północnej, Grecji, Hiszpanii i Portugalii. (Dz.Urz. WE L 156 z 28.06.1969);
- 20) „regionalne przewozy pasażerskie” - przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem;
- 21) „pasażerskie przewozy kwalifikowane” - przewozy wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi oraz pociągami międzynarodowymi;
- 22) „przewóz technologiczny” - przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;
- 23) „rozkład jazdy pociągów” - plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;

- 24) „umowa ramowa” - umowę zawartą pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmującą okres dłuższy niż rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów;
- 25) „transport wewnątrzzakładowy” - transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych, w tym na obszarze górniczym - kopalń odkrywkowych oraz zwałowisk odpadów;
- 26) „system kolei” - wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;
- 27) „transeuropejski system kolei dużych prędkości” - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE L 228, z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:
  - a) linie kolejowe specjalnie wybudowane dla ruchu odbywającego się z prędkością równą lub większą niż 250 km/h,
  - b) linie kolejowe zmodernizowane dla ruchu odbywającego się z prędkością większą niż 200 km/h,
  - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a i b, oraz stacjami kolejowymi w centrach miast,
  - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu odbywającego się po liniach, o których mowa w lit. a-c;
- 28) „transeuropejski system kolei konwencjonalnej” - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE L 228, z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:
  - a) linie kolejowe przeznaczone do ruchu pociągów poruszających się z prędkością nie większą niż 200 km/h, do przewozu osób lub rzeczy,
  - b) budowle, budynki i urządzenia przeznaczone do obsługi przewozu osób lub rzeczy, w tym terminale transportu kombinowanego przeznaczone do obsługi przewozu rzeczy,
  - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a, oraz infrastrukturą kolejową, o której mowa w lit. b,
  - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu na liniach, o których mowa w lit. a i c, obejmujące elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;
- 29) „interoperacyjność kolei” - zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, polegająca na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei;

- 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 kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;
- 31) „podsystem” - grupa składników interoperacyjności wyróżniona pod względem strukturalnym lub funkcjonalnym;
- 32) „zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei” - wymagania określone w dyrektywach w sprawie interoperacyjności kolei, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej - dla zapewnienia interoperacyjności kolei;
- 33) „techniczne specyfikacje interoperacyjności” - szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określone i ogłaszane przez Komisję Europejską;
- 34) „certyfikat zgodności podsystemu” - dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 35) „deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu” - oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 36) „oddanie do eksploatacji” - przekazanie podsystemu lub składnika interoperacyjności po raz pierwszy do użytkowania w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości lub w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej odpowiednio przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury przez inwestora, importera, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, a w przypadku gdy zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy pełni jednocześnie funkcję inwestora, producenta lub importera - rozpoczęcie użytkowania podsystemu lub składnika interoperacyjności;
- 37) „środki publiczne” - środki publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 594, Nr 96, poz. 874 i Nr 189, poz. 1851 oraz z 2004 r. Nr 19, poz. 177).

## **Rozdział 2**

### **Infrastruktura kolejowa**

#### **Art. 5.**

1. Zarządzanie infrastrukturą kolejową polega na:

- 1) budowie i utrzymaniu infrastruktury kolejowej;
  - 2) prowadzeniu ruchu pociągów na liniach kolejowych;
  - 3) utrzymywaniu infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;
  - 4) udostępnianiu tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczeniu usług z tym związanych;
  - 5) zarządzaniu nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.
2. Zarządca infrastruktury, zwany dalej „zarządcą”, zarządza infrastrukturą kolejową oraz zapewnia jej rozwój i modernizację.
3. Zarządca nie jest uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, z wyjątkiem wykonywania przewozów technologicznych dla własnych potrzeb, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po uzyskaniu opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, może, w drodze decyzji, zezwolić zarządcy na:
- 1) wykonywanie przewozu osób pod warunkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz wykonywania przewozów kolejowych;
  - 2) wykonywanie przewozu osób i rzeczy na wyodrębnionej organizacyjnie linii kolejowej bez wymagania prowadzenia odrębnej rachunkowości, o której mowa w pkt 1, pod warunkiem nieudostępniania tej linii przewoźnikom kolejowym.
5. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy zarządca obowiązany jest podjąć działania likwidujące to zagrożenie, włącznie ze wstrzymaniem lub ograniczeniem ruchu kolejowego na całości lub części linii kolejowej.
6. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, zasady współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa, uwzględniając wymagania związane z obronnością państwa.

## **Art. 6.**

1. Linie kolejowe dzielą się na:
- 1) linie o znaczeniu państwowym;
  - 2) linie pozostałe.
2. Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe, z zastrzeżeniem ust. 3.
3. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, określi, w drodze zarządzenia, wykaz linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym.
4. Zarządzenie, o którym mowa w ust. 3, nie podlega ogłoszeniu.

**Art. 7.**

1. Połączenie linii kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców następuje na podstawie zawartej między nimi umowy.
2. Połączenie linii kolejowych nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz bezpiecznego przewozu osób i rzeczy.
3. Minister właściwy do spraw transportu może nałożyć na zarządców, w drodze decyzji, obowiązek połączenia linii kolejowych, jeżeli wymagają tego względy obronne lub inne ważne względy państwa, pod warunkiem zapewnienia niezbędnych środków finansowych na budowę, eksploatację i utrzymanie tego połączenia.

**Art. 8.**

Grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego.

**Art. 9.**

1. Likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej dokonuje zarządca na warunkach określonych w ust. 2-6.
2. Zarządca, który po przyznaniu tras pociągów, w trybie określonym w art. 29, stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na tych trasach:
  - 1) powiadamia zainteresowanych przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w następnym rozkładzie jazdy pociągów, jeżeli rezultaty analizy wniosków o przyznanie tras pociągów, które zostaną zgłoszone, potwierdzą deficytowość tej linii kolejowej lub tego odcinka linii kolejowej;
  - 2) informuje właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej o zamiarze ich likwidacji;
  - 3) występuje z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej; w przypadku linii kolejowej o znaczeniu państwowym ze względów obronnych zgoda powinna być wyrażona w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.
3. Postępowanie likwidacyjne może być wstrzymane, jeżeli właściwy miejscowo organ samorządu terytorialnego lub wskazany przez niego przedsiębiorca:
  - 1) zapewni środki finansowe na pokrycie kosztów niepokrytych przychodami z udostępniania przewoźnikom kolejowym linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;
  - 2) zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji;

- 3) przystąpi do spółki przewozów regionalnych, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji linię kolejową lub odcinek linii kolejowej, jako wkład niepieniężny.
4. W przypadku gdy nie została wstrzymana likwidacja linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w trybie, o którym mowa w ust. 3, zgodę na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej wydaje w terminie 3 miesięcy od dnia skierowania wniosku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3:
  - 1) dla linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych o znaczeniu państwowym - Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne;
  - 2) dla pozostałych linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych - minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji.
5. Jeżeli przychody ze sprzedaży gruntów i środków trwałych należących do likwidowanych linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych, o których mowa w art. 6 ust. 1, będą mniejsze od kosztów likwidacji, różnicę pokrywa budżet państwa.
6. Wysokość środków budżetowych na likwidację linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych, o których mowa w ust. 5, w danym roku określa ustawa budżetowa.

### **Rozdział 3**

#### **Prezes Urzędu Transportu Kolejowego**

##### **Art. 10.**

1. Centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach:
  - 1) regulacji transportu kolejowego,
  - 2) licencjonowania transportu kolejowego,
  - 3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
  - 4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego- jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”.
2. Właściwość Prezesa UTK w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy metra.
3. Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym w rozumieniu ustawy z 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. Nr 166, poz. 1360 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 718, Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1652), wykonującym kontrolę wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów szynowych.



**Art. 11.**

1. Prezes UTK jest powoływany i odwoływany przez Prezesa Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.
2. Nadzór nad Prezesem UTK sprawuje minister właściwy do spraw transportu.
3. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Prezesa UTK, powołuje i odwołuje dwóch wiceprezesów Urzędu Transportu Kolejowego.

**Art. 12.**

1. Prezes UTK wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego.
2. W skład Urzędu Transportu Kolejowego wchodzi oddziały terenowe.
3. Minister właściwy do spraw transportu nadaje, w drodze zarządzenia, statut określający organizację Urzędu Transportu Kolejowego oraz wyznacza siedziby oddziałów terenowych.
4. Szczegółową organizację oraz podział zadań w Urzędzie Transportu Kolejowego określa Prezes UTK w regulaminie organizacyjnym.

**Art. 13.**

1. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy:
  - 1) zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat;
  - 2) nadzór nad zapewnieniem równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej;
  - 3) nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat;
  - 4) nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych;
  - 5) rozpatrywanie skarg przewoźników kolejowych dotyczących:
    - a) regulaminu, o którym mowa w art. 32,
    - b) przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
  - 6) zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych;
  - 7) współdziałanie z właściwymi organami w zakresie:
    - a) przeciwdziałania stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i przewoźników kolejowych,
    - b) koordynowania funkcjonowania rynku transportu kolejowego;
  - 8) nakładanie kar pieniężnych na zasadach określonych w ustawie.

2. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, należy:
  - 1) wydawanie świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, oraz prowadzenie rejestru tych świadectw;
  - 2) wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie rejestru tych świadectw;
  - 3) kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
    - a) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 7,
    - b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25,
    - c) warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 22,
    - d) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, o których mowa w art. 27 i 28;
  - 4) nadzór nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych;
  - 5) nadzór nad bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
  - 6) powoływanie komisji i nadawanie uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
  - 7) przewodnictwo w pracach komisji powypadkowych dotyczących katastrof kolejowych oraz nadzór nad pozostałymi komisjami powypadkowymi;
  - 8) podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.
3. Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 2, nie dotyczy urządzeń technicznych podlegających przepisom o dozorcze technicznym.
4. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa.
5. Prezes UTK zatwierdza opracowane przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych przepisy wewnętrzne, o których mowa w art. 19.
6. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

7. Prezes UTK przedstawia corocznie, w terminie do końca pierwszego kwartału, ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
  - 1) tryb wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru;
  - 2) szczegółowe zasady powiadamiania o katastrofach i wypadkach kolejowych oraz zasady i tryb pracy komisji powypadkowych, zmierzające do ograniczenia skutków zaistniałych katastrof i wypadków kolejowych.

#### **Art. 14.**

1. Prezes UTK nakazuje, w drodze decyzji, usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie w razie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności:
  - 1) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 7;
  - 2) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25;
  - 3) warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 22;
  - 4) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, o których mowa w art. 27 i 28.
2. Prezes UTK, w drodze decyzji:
  - 1) wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenie na linii kolejowej lub jej odcinku w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
  - 2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, gdy nie spełnia on wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, art. 23 ust. 4 pkt 1 i art. 24 ust. 5.
3. Decyzje Prezesa UTK, o których mowa w ust. 2, podlegają natychmiastowej wykonalności.
4. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.
5. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 33 ust. 8 oraz art. 66 ust. 1-3, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
6. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 33 ust. 8 oraz art. 66 ust. 1-3, na które służy zażalenie, przepis ust. 5 stosuje

się odpowiednio, z tym że zażalenie wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.

7. Postępowanie w sprawie odwołania od decyzji lub zażalenia na postanowienie Prezesa UTK, o których mowa w ust. 5 i 6, toczy się według przepisów Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu w sprawach gospodarczych.

### **Art. 15.**

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;
- 2) mogą żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów, udzielania informacji oraz udostępniania wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli,
- 3) mają prawo, w ramach kontroli wyrobów wprowadzonych do obrotu, wstępu do siedzib, obiektów i urządzeń przedsiębiorców produkujących, importujących lub wprowadzających wyroby do obrotu, a także do siedzib, obiektów i urządzeń zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic oraz do:
  - a) wizytowania obiektów handlowych, przemysłowych oraz magazynów,
  - b) wizytowania miejsc pracy i innych obiektów, w których wyroby są oddawane do użytku,
  - c) organizowania wyrywkowych kontroli na miejscu,
  - d) pobierania próbek wyrobów oraz poddawania ich kontrolom i badaniom,
  - e) żądania udostępnienia wszystkich niezbędnych informacji.

### **Art. 16.**

1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK, określone w art. 13 ust. 2 pkt 1 i 2, są odpłatne. Odpłatne są również czynności związane z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3, jeżeli polegają one na wykonywaniu specjalistycznych badań i pomiarów.
2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, z tytułu wydania:
  - 1) 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 świadectwa;
  - 2) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu:
    - a) budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 6 000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1,
    - b) pojazdu kolejowego - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 25 000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1.

3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, czynności, za które pobierane są opłaty, o których mowa w ust. 1, wysokość tych opłat, uwzględniając ust. 2 oraz mając na uwadze pracochłonność tych czynności, a także tryb ich pobierania.

## **Rozdział 4**

### **Bezpieczeństwo transportu kolejowego**

#### **Art. 17.**

1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi oraz użytkownicy bocznic kolejowych są zobowiązani spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:
  - 1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;
  - 2) bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych;
  - 3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska.
2. W przypadku zaistnienia wypadku kolejowego lub katastrofy kolejowej o zdarzeniach tych zarządca zobowiązany jest powiadomić Prezesa UTK.
3. Przez wypadek kolejowy rozumie się zdarzenie polegające na zderzeniu, najechaniu, wykolejeniu lub starciu pojazdów kolejowych.
4. Katastrofą kolejową jest wypadek kolejowy, na skutek którego wystąpiły ofiary w ludziach lub znaczne straty materialne.
5. Postępowania wyjaśniające w sprawie przyczyn katastrof prowadzi Prezes UTK.
6. Za znaczne straty materialne, o których mowa w ust. 4, uważa się szkody spowodowane wypadkiem, których wartość przekracza równowartość w złotych 50 000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu powstania szkody.
7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, uwzględniając obowiązek opracowania przez zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie.

#### **Art. 18.**

Świadectwo bezpieczeństwa obowiązany jest uzyskać:

- 1) przewoźnik kolejowy;
- 2) zarządca;
- 3) użytkownik bocznic kolejowej.

#### **Art. 19.**

1. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa dla zarządcy, jeżeli przedstawi on:

- 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
  - 2) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
  - 3) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
  - 4) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2.
2. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego, jeżeli przedstawi on:
- 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu eksploatowanych pojazdów kolejowych;
  - 2) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
  - 3) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2;
  - 4) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.
3. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa użytkownikowi bocznic kolejowej, jeżeli przedstawi on:
- 1) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
  - 2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych;
  - 3) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
  - 4) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
  - 5) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2;
  - 6) regulamin pracy bocznic kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznic kolejowa jest połączona.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, tryb wydawania i cofania świadectw bezpieczeństwa oraz ich wzory, uwzględniając wymagania, o których mowa w ust. 1-3.

**Art. 20.**

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych, tak aby:

- 1) spełnione były warunki bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 2) mogłyby być one przemieszczane w składach tych samych pociągów;
- 3) ich przemieszczanie po liniach kolejowych było technicznie możliwe.

**Art. 21.**

Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji, na wniosek przewoźnika kolejowego, zarządcy lub użytkownika bocznic kolejowej, w uzasadnionych przypadkach, udzielić zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, po uzyskaniu opinii Prezesa UTK.

**Art. 22.**

1. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego powinni spełniać warunki, o których mowa w ust. 2 pkt 1, i obowiązani są do posiadania i okazywania właściwemu uprawnionemu organowi dokumentu uprawniającego do wykonywania tych czynności.
2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, określi, w drodze rozporządzenia:
  - 1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, warunki, jakie powinni spełniać zatrudnieni na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe, a także zasady oceny ich zdolności fizycznych i psychicznych, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności;
  - 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników, o których mowa w pkt 1, wzory dokumentów potwierdzających te kwalifikacje, wysokość wynagrodzenia osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnych oraz wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników, uwzględniając przepis ust. 3, a także sposób uiszczania tych opłat.
3. Wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników, o których mowa w ust. 2 pkt 1, nie może przekraczać 10% minimalnego wynagrodzenia za pracę, o którym mowa w ustawie z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz.U. Nr 200, poz. 1679), obowiązującego w dniu złożenia wniosku.

**Art. 23.**

1. Zarządca, przewoźnik kolejowy i użytkownik bocznic kolejowej oraz przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej mogą eksploatować wyłącznie typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu ko-

- lejowego i typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Pojazdy kolejowe należące do zagranicznych przewoźników kolejowych dopuszcza się do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały dopuszczone do eksploatacji w komunikacji międzynarodowej w kraju ich właścicieli oraz spełniają warunki techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20.
  3. O uzyskanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 1, mogą ubiegać się ich producenci lub wykonawcy oraz podmioty, o których mowa w ust. 1.
  4. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych oraz ochronę środowiska, określi, w drodze rozporządzenia:
    - 1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, uwzględniając:
      - a) okres ważności oraz wzory świadectw,
      - b) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw;
    - 2) zakres badań koniecznych do uzyskania tych świadectw;
    - 3) wykaz typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 1.

#### **Art. 24.**

1. Warunkiem dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji jest świadectwo sprawności technicznej.
2. Świadectwa sprawności technicznej wydaje przewoźnik kolejowy, a dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy w obrębie bocznic kolejowej może wydawać użytkownik bocznic kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 3.
3. Świadectwa sprawności technicznej dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy technologiczne oraz dla wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych wydaje zarządca.
4. Ważność świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego ustala się na czas określony.
5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb wydawania oraz okresy ważności świadectw sprawności technicznej, ustalając wzór świadectwa i warunki, jakie są niezbędne do jego uzyskania.

#### **Art. 25.**

1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wykaz dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w



ruchu, umożliwiającym stwierdzenie stanu technicznego pojazdu kolejowego, oraz ich wzory.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych oraz sposób oznakowania pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

## **Rozdział 4a**

### **Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej**

#### **Art. 25a.**

1. Transeuropejski system kolei dużych prędkości dzieli się na podsystemy o nazwach:
  - 1) strukturalne:
    - a) infrastruktura,
    - b) energia,
    - c) sterowanie,
    - d) tabor;
  - 2) funkcjonalne:
    - a) utrzymanie,
    - b) środowisko,
    - c) ruch kolejowy,
    - d) użytkownicy.
2. Transeuropejski system kolei konwencjonalnej 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.
3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 1 i 2, określają techniczne specyfikacje interoperacyjności zwane dalej „TSI”.

**Art. 25b.**

1. W przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 4-9, 11-13 i 16, art. 14-18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4-7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 38-40, art. 40b-40f, art. 40h-40i, art. 41, art. 41b i art. 41c oraz art. 42-44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. Nr 166, poz. 1360, z 2003 r. Nr 80, poz. 718, Nr 130, poz. 1188, Nr 170, poz. 1652 i Nr 229, poz. 2275 oraz z 2004 r. Nr 70, poz. 631 i Nr 92, poz. 881), z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „oddanie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.
2. W przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w sprawie składników interoperacyjności niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 1-13 i 16, art. 12, art. 13a, art. 14-18, art. 19 ust.1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4-7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26 oraz art. 37-45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „oddanie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.

**Art. 25c.**

1. Podsystemy i składniki interoperacyjności podlegają ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.
2. Oceny zgodności podsystemu strukturalnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie odpowiedniej TSI, w zależności od rodzaju podsystemu.
3. Oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.
4. Dokonanie oceny zgodności, o której mowa w ust. 1, jest obowiązkowe przed oddaniem podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej.
5. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:
  - 1) certyfikacji - przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
  - 2) badaniom - przez notyfikowane laboratorium;

- 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei - przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.
6. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności podsystemu lub składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jednostka ta wydaje odpowiednio certyfikat zgodności podsystemu lub certyfikat zgodności składnika interoperacyjności producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, importerowi, inwestorowi, zarządcy infrastruktury albo przewoźnikowi kolejowemu.
7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, który poddał podsystem lub składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei i otrzymał odpowiedni certyfikat, wystawia:
  - 1) deklarację weryfikacji zgodności podsystemu - dla podsystemu;
  - 2) deklarację zgodności składnika interoperacyjności - dla składnika interoperacyjności.
8. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei w innych krajach niż Rzeczpospolita Polska, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w obowiązujących przepisach, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.
9. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu zgodności, została wystawiona odpowiednia deklaracja zgodności, tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania określony jest przez inne przepisy, których wymagania spełnia składnik interoperacyjności.
10. Podmioty, o których mowa w ust. 7, są obowiązane przechowywać dokumentację dotyczącą podsystemów i składników interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności.

#### **Art. 25d.**

1. W przypadku gdy TSI nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską, Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei.
2. Listę, o której mowa w ust. 1, ogłasza się, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.
3. Prezes UTK przekazuje listę, o której mowa w ust. 1, Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej.

#### **Art. 25e.**

1. Podsystem strukturalny może być oddany do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej i transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:

- 1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi;
  - 2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.
2. Zgoda lub odmowa na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji następuje w drodze decyzji Prezesa UTK, wydawanej na wniosek zainteresowanego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury.
  3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się deklarację weryfikacji zgodności podsystemu, certyfikat zgodności podsystemu i dokumentację przebiegu oceny zgodności.
  4. Do sprawdzania warunków, o których mowa w ust. 1, oraz dokumentacji, o której mowa w ust. 3, Prezes UTK może upoważnić notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

#### **Art. 25f.**

1. Dla podsystemów i składników interoperacyjności nie stosuje się odpowiednich TSI:
  - 1) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości w przypadku:
    - a) modernizacji istniejącej linii kolejowej dużych prędkości, gdy:
      - zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu,
      - skrajnia budowl, prześwit toru, odstęp między osiami torów są inne od stosowanych w większości państw Unii Europejskiej, a linia kolejowa nie stanowi bezpośredniego połączenia z siecią kolei dużych prędkości innego państwa Unii Europejskiej, wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości,
    - b) wejścia w życie nowych TSI w czasie zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej dużych prędkości lub modernizacji istniejącej linii,
    - c) projektów nowych linii kolejowych lub modernizacji istniejących linii kolejowych - gdy istniejąca sieć kolejowa nie jest powiązana z siecią kolei dużych prędkości krajów członkowskich Unii Europejskiej lub jest oddzielona obszarem morskim od tej sieci;
  - 2) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej w przypadku:
    - a) wejścia w życie nowych TSI w czasie:
      - zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej, modernizacji lub odtwarzania istniejącej linii kolejowej,
      - oddawania do eksploatacji linii kolejowej,
      - eksploatacji linii kolejowej - gdy TSI dotyczą warunków eksploatacji lub utrzymania,

- b) projektów dotyczących odtworzenia 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 odtworzenia, 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 wypadku kolejowego, katastrofy kolejowej lub klęski żywiołowej - gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI,
  - e) wagonów jadących do lub z państw nienależących do Unii Europejskiej, w których prześwit toru różni się od tego, który jest stosowany na głównej sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Zainteresowany producent lub jego upoważniony przedstawiciel, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o potwierdzenie wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1.
  3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty wskazujące na wystąpienie okoliczności, o których mowa w ust. 1, i informacje określające TSI lub ich części, które nie będą stosowane, a także informacje określające właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, które będą stosowane zamiast tych TSI.
  4. Prezes UTK potwierdza lub odmawia potwierdzenia wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, z zastrzeżeniem ust. 5.
  5. Przed wydaniem decyzji, o której mowa w ust. 4, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej wniosek i dokumentację, o których mowa w ust. 2 i 3, w celu uzyskania jej opinii w przedmiocie wniosku.
  6. Prezes UTK zawiesza postępowanie w sprawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, do czasu wydania opinii, o której mowa w ust. 5.
  7. Przepisów ust. 5-6 nie stosuje się do przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, w odniesieniu do skrajni budowli lub prześwitu toru.

### **Art. 25g.**

1. Zarządca infrastruktury jest obowiązany prowadzić rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową, wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.
2. Przewoźnik kolejowy oraz inny podmiot eksploatujący pojazdy kolejowe w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej jest obowiązany prowadzić 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.
3. Rejestry, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być corocznie uaktualniane i przekazywane, do dnia 31 marca, Prezesowi UTK .

4. Rejestry, o których mowa w ust. 1 i 2, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje właściwym organom.
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 celu ułatwienie użytkownikom korzystania z transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

#### **Art. 25h.**

1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji.
2. Prezes UTK może, w drodze decyzji, ograniczyć zakres autoryzacji lub cofnąć autoryzację w przypadku stwierdzenia naruszenia warunków autoryzacji, o których mowa w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, w zależności od charakteru i znaczenia naruszenia. Prezes UTK niezwłocznie informuje ministra właściwego do spraw gospodarki o podjętej decyzji.
3. Prezes UTK informuje Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu lub cofnięciu autoryzacji.

#### **Art. 25i.**

1. Prezes UTK zgłasza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki autoryzowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz autoryzowane laboratoria w celu ich notyfikowania Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej.
2. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, podlegają również akredytowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz akredytowane laboratoria, o których mowa w art. 19 ust. 7 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

#### **Art. 25j.**

Prezes UTK sprawuje nadzór nad notyfikowanymi jednostkami certyfikującymi i jednostkami kontrolującymi oraz notyfikowanymi laboratoriami w zakresie określonym w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

#### **Art. 25k.**

1. Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem oddany do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.
2. W przypadku planowanego odtworzenia lub modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej zarządca infra-

struktury 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 odtworzeniu.
4. Prezes UTK wydaje decyzję o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

#### **Art. 25l.**

1. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei, opłaty związane z badaniami ponosi podmiot, w stosunku do którego wydano decyzję o oddaniu podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji.
2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, Prezes UTK ustala na podstawie uzasadnionych kosztów badań, z uwzględnieniem rodzaju badanego podsystemu lub składnika interoperacyjności oraz stopnia skomplikowania i zakresu przeprowadzonych badań.
3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, opłaty związane z badaniami ponosi budżet państwa.
5. Do opłat, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

#### **Art. 25m.**

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

#### **Art. 25n.**

1. Stroną postępowania jest podmiot, który podjął eksploatację składnika interoperacyjności lub podsystemu bez uzyskania zgody Prezesa UTK lub w stosunku do którego wydano decyzję o oddaniu do eksploatacji podsystemu lub składnika

interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei i w stosunku do którego postępowanie zostało wszczęte.

2. Organizacja społeczna może występować z żądaniem dopuszczenia jej do udziału w postępowaniu tylko w przypadku, gdy podmiot będący stroną postępowania jest członkiem tej organizacji.

#### **. Art. 25o.**

1. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli notyfikowanych jednostek certyfikujących i jednostek kontrolujących oraz notyfikowanych laboratoriów.
2. Czynności kontrolne przeprowadza się na podstawie upoważnienia Prezesa UTK, które zawiera:
  - 1) oznaczenie osoby dokonującej kontroli;
  - 2) nazwę kontrolowanej notyfikowanej jednostki certyfikującej lub kontrolującej albo notyfikowanego laboratorium;
  - 3) zakres kontroli.
3. Osoby upoważnione przez Prezesa UTK do dokonania kontroli są uprawnione do:
  - 1) wstępu na teren nieruchomości, obiektu i lokalu notyfikowanej jednostki certyfikującej i jednostki kontrolującej oraz notyfikowanego laboratorium w dniach i godzinach ich pracy;
  - 2) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień oraz okazania dokumentów związanych z działalnością objętą notyfikacją;
  - 3) żądania udzielenia, w wyznaczonym terminie, pisemnych i ustnych wyjaśnień w sprawach objętych zakresem kontroli.
4. Czynności kontrolnych dokonuje się w obecności kontrolowanego lub osoby przez niego upoważnionej.
5. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół i przedstawia organom kontrolowanej notyfikowanej jednostki certyfikującej i jednostki kontrolującej oraz notyfikowanemu laboratorium.
6. Prezes UTK może upoważnić do dokonywania kontroli, o której mowa w ust. 1, inny organ wyspecjalizowany w przeprowadzaniu kontroli działalności objętej notyfikacją.

#### **Art. 25p.**

1. Za czynności Prezesa UTK związane z:
  - 1) autoryzacją jednostek certyfikujących, jednostek kontrolujących i laboratoriów;
  - 2) rozpatrywaniem wniosków związanych z niestosowaniem TSI, o których mowa w art. 25f ust. 2;
  - 3) obowiązkowymi okresowymi sprawdzeniami, o których mowa w art. 25k ust. 1;
  - 4) rozpatrywaniem spraw, o których mowa w art. 25k ust. 3,



- pobiera się opłaty.
- 2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, uiszcza wnioskodawca, a w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 - zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy.
- 3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
- 4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania opłat za czynności, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów przeprowadzenia tych czynności.
- 5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, maksymalne wysokości opłat, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów.

#### **Art. 25r.**

Producenci i ich upoważnieni przedstawiciele, inwestorzy, importerzy, sprzedawcy, przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz notyfikowane jednostki certyfikujące, kontrolujące i laboratoria są obowiązane współdziałać, z należytą starannością, z Prezesem UTK w zakresie niezbędnym do ustalenia, czy składnik interoperacyjności lub podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei.

#### **Art. 25s.**

Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie składników interoperacyjności i podsystemów są obowiązane do przekazywania informacji, wraz z uzasadnieniem, o zawieszonych lub cofniętych certyfikatach zgodności Prezesowi UTK oraz Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a także innym notyfikowanym jednostkom. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów informuje Komisję Europejską o zawieszonych oraz cofniętych certyfikatach. Do informacji dołącza się uzasadnienie..

#### **Art. 25t.**

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzeń, dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej:

- 1) wykaz składników interoperacyjności podsystemów;
  - 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
  - 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji zgodności podsystemów;
  - 4) procedury oceny zgodności składników interoperacyjności oraz treść deklaracji zgodności składników interoperacyjności
- biorąc pod uwagę wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów odpowiednio dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

## Rozdział 6

### Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

rozdział 5 uchylony

#### Art. 29.

1. Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwieniu mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Zarządca jest obowiązany do udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, o którym mowa w art. 32, zwanym dalej „regulaminem”, z zachowaniem zasady równego ich traktowania.
3. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów tras pociągów po zawarciu odpowiedniej umowy z zarządcą.
4. Z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej jej zarządca pobiera opłaty, o których mowa w art. 33.

#### Art. 30.

1. Zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników kolejowych. Wniosek o przydzielenie tras pociągów powinien być złożony co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów.
2. Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, uwzględniając:
  - 1) pierwszeństwo przewozu osób oraz obowiązek służby publicznej;
  - 2) obowiązek wykonania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
  - 3) udostępnienie tras pociągów, które w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów były wykorzystywane przez tego samego przewoźnika kolejowego;
  - 4) umowy ramowe.
3. W przypadku rozpatrywania wniosków o równych priorytetach zarządca powinien w drodze konsultacji z wnioskodawcami przyjąć w rozkładzie jazdy pociągów rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej.
4. Zarządca powiadamia wnioskodawców o przydzielonej trasie nie później niż na miesiąc przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów.
5. Rozkład jazdy pociągów jest ustalany raz w roku.
6. Trasy pociągów są przydzielane wnioskodawcom na czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z zastrzeżeniem ust. 7.

7. Przydział tras pociągów na czas krótszy, niż czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, może nastąpić wyłącznie w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe i w miarę wolnej zdolności przepustowej.
8. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy pociągów w ramach posiadanej zdolności przepustowej, ustalonej przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności dla własnych przewozów technologicznych.
9. Sposób ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych zarządca określa w regulaminie.

### **Art. 31.**

1. Sposób i warunki korzystania z tras pociągów przydzielonych w rozkładzie jazdy pociągów określa umowa, o której mowa w art. 29 ust. 3.
2. Umowa zawierana jest na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z tym że na uzasadniony wniosek przewoźnika kolejowego może być zawarta umowa ramowa na czas dłuższy niż okres obowiązywania jednego rozkładu jazdy pociągów.
3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez przewoźnika kolejowego istniejącymi kontraktami handlowymi.
4. Umowy ramowe zawierane na okres dłuższy niż 10 lat są możliwe tylko w wyjątkowych przypadkach, w szczególności przy realizacji inwestycji na dużą skalę, zwłaszcza objętych zobowiązaniami kontraktowymi.
5. Postanowienia umów ramowych nie mogą uniemożliwiać korzystania z danej linii kolejowej innym przewoźnikom kolejowym.
6. Umowa ramowa jest zatwierdzana przez Prezesa UTK.
7. Ogólne istotne postanowienia każdej umowy ramowej powinny być, na życzenie, udostępniane wszystkim ubiegającym się o przydział tras pociągów, z zachowaniem tajemnicy handlowej.
8. Zarządca jest obowiązany do nieujawniania informacji handlowych uzyskanych od wnioskodawców.
9. Korzystanie z linii kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków.

### **Art. 32.**

1. Zarządca opracowuje regulamin określający w szczególności:
  - 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydział tras pociągów;
  - 2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym oraz informacje o warunkach dostępu do niej;
  - 3) sposób ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
  - 4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;

- 5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.
2. Regulamin jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed rozpoczęciem terminu składania wniosków o przydział tras pociągów.
3. Wprowadzenie do regulaminu postanowień dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym wymaga uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej.

### **Art. 33.**

1. Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.
2. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie poniesie zarządca w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej.
3. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłaty dodatkowej.
4. Opłata podstawowa jest obliczona z uwzględnieniem planowanych przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.
5. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej jest określona dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.
6. Zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.
7. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.
8. Prezes UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w ust. 7, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w ust. 2 - 6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35.
9. Stawki jednostkowe podaje się do publicznej wiadomości co najmniej na 6 miesięcy przed dniem ich wprowadzenia.
10. W ramach opłaty podstawowej zarządca jest zobowiązany zapewnić:
  - 1) przejazd pociągu po przyznanej trasie pociągu;
  - 2) korzystanie ze stacji kolejowych położonych na przyznanej trasie pociągu;
  - 3) sterowanie ruchem, łączność, odprawę i kontrolę biegu pociągu oraz informacje o ruchu pociągów;
  - 4) przekazywanie informacji wymaganych do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
11. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę inne niż wymienione w ust. 10 usługi, które zarządca będzie świadczył:
  - 1) zawsze, kiedy żąda tego przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku;

- 2) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku;
  - 3) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w umowie, o której mowa w art. 29 ust. 3.
12. Z opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym zwolnione są wojskowe jednostki budżetowe.

### **Art. 34.**

1. Zarządca może podwyższyć opłatę, o której mowa w art. 33 ust. 2, jeżeli:
  - 1) udokumentuje, że poniósł lub będzie musiał ponieść wydatki z tytułu:
    - a) powiększenia niewystarczającej zdolności przepustowej określonej linii kolejowej,
    - b) niekorzystnego oddziaływania ruchu pociągów na środowisko pod warunkiem, że zwiększenie opłaty będzie porównywalne do stosowanych przez konkurencyjne gałęzie transportu,
    - c) podnoszących efektywność inwestycji w zakresie rozwoju sieci kolejowej zakończonych lub rozpoczętych w okresie nie dłuższym niż 15 lat przed wejściem w życie ustawy;
  - 2) podwyższenie dotyczy kolejowych międzynarodowych przewozów towarów, jednak tylko pod warunkiem stosowania, przewidzianych w regulaminie, niedyskryminacyjnych zasad zapewniających utrzymanie konkurencyjności kolei na rynku przewozów międzynarodowych i nieeliminowania z tego rynku przewoźników kolejowych, którzy wskutek zwiększenia opłaty musieliby zaniechać wykonywania kolejowych przewozów międzynarodowych.
2. Zarządca może przyznać ograniczoną w czasie ulgę w opłacie, o której mowa w art. 33 ust. 2, jeżeli:
  - 1) wykaże, iż będzie mógł uzyskać udokumentowane oszczędności wynikające z usprawnienia organizacji ruchu kolejowego lub zastosowania nowych rozwiązań technicznych;
  - 2) uzyska udokumentowane oszczędności dzięki zwiększeniu obciążenia linii kolejowych słabo wykorzystywanych.
3. Ulgi inne niż wymienione w ust. 2 mogą być przyznane na jednakowych zasadach dla wszystkich przewoźników kolejowych, jednak w wysokości nie większej niż rzeczywiste zmniejszenie kosztów zarządcy z tytułu wprowadzenia bardziej oszczędnego sposobu świadczenia usług.
4. Ulgi, o których mowa w ust. 2 i 3, mogą dotyczyć tylko określonych linii kolejowych, na których zaistniały warunki dla ich udzielenia, tak jednak, aby w porównywalnych okolicznościach były stosowane porównywalne ulgi.

### **Art. 35.**

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej,
- 2) tryb składania i rozpatrywania wniosków, o których mowa w art. 30 ust. 1,
- 3) rodzaj usług, o których mowa w art. 33 ust. 11,
- 4) zasady ustalania opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej oraz tryb ich ogłaszania,
- 5) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową, o której mowa w art. 31,
- 6) sposób opracowania regulaminu, o którym mowa w art. 32,
- 7) formy współdziałania zarządców w zakresie, o którym mowa w pkt 1-3, jeżeli zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu, o którym mowa w art. 7

- przy zapewnieniu niedyskryminacyjnego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej.

#### **Art. 36.**

Przepisów art. 29-35 nie stosuje się do infrastruktury kolejowej:

- 1) przeznaczonej wyłącznie do przewozów osób wykonywanych przez przewoźnika kolejowego, który równocześnie zarządza tą infrastrukturą bez udostępniania jej innym przewoźnikom;
- 2) przeznaczonej do użytku właściciela w celu wykonywania przewozów rzeczy wyłącznie dla jego własnych potrzeb;
- 3) obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm.

### **Rozdział 7**

#### **Finansowanie transportu kolejowego**

#### **Art. 37.**

1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi prowadzą gospodarkę finansową na zasadach określonych w odrębnych przepisach, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.
2. Zarządcy wyodrębnią, w ramach prowadzonej rachunkowości:
  - 1) ewidencję kosztów ponoszonych na realizację zadań, o których mowa w art. 39 ust. 1 i art. 40 ust. 1, oraz ewidencję przychodów, o których mowa w art. 40 ust. 1;
  - 2) ewidencję kosztów linii kolejowych, z podziałem na koszty budowy, utrzymania, prowadzenia ruchu pociągów i administrowania tymi liniami.

#### **Art. 38.**

1. Z budżetu państwa są finansowane:

- 1) inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych;
  - 2) inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym;
  - 3) koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym.
2. Zadania, o których mowa w ust. 1, mogą być również finansowane ze środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.
  3. Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2, pokrywane są przez zarządcę, z tym że mogą być one pokrywane przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.
  4. Wielkość środków przeznaczonych na finansowanie zadań, o których mowa w ust. 1, w danym roku określa ustawa budżetowa.
  5. Inwestycje obejmujące pozostałe linie kolejowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, finansowane są przez zarządcę; mogą być one dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.
  6. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich.
  7. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury transportowej, oraz zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu (transport intermodalny).
  8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki finansowania, współfinansowania inwestycji, o których mowa w ust. 6 i 7, kierując się zasadami uczciwej konkurencji, zrównoważonego rozwoju transportu i efektywności ekonomicznej.

**w art. 40 ust. 2, 3 i 6  
uchylone**

#### **Art. 39.**

1. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy pasażerskie na obszarze kraju otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich.
2. Wysokość dotacji, o której mowa w ust. 1, określa ustawa budżetowa.

#### **Art. 40.**

1. Organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych, należy do zadań własnych samorządu województwa. Zadanie to finansowane jest z dochodów własnych samorządu województwa

4. Zadania, o których mowa w ust. 1, realizowane są na podstawie umowy zawartej pomiędzy organem jednostki samorządu terytorialnego a przewoźnikiem kolejowym, w szczególności w zakresie, o którym mowa w art. 41.
5. Przewoźnik kolejowy prowadzący inną działalność, oprócz przewozów wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej, obowiązany jest do:
  - 1) prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla przewozów wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej;
  - 2) nieprzeznaczenia środków publicznych na inną działalność niż przewozy wykonywane w ramach obowiązku służby publicznej.
7. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady organizowania zadań, o których mowa w ust. 1 i 3, oraz tryb wyboru przewoźników kolejowych, kierując się zasadami uczciwej konkurencji i ochroną interesów konsumentów, w szczególności: kryteria ustalania zapotrzebowania na przewozy kolejowe, dopuszczalne formy organizacyjne wykonywania przewozów kolejowych oraz kryteria oferty przewoźników kolejowych.

#### **Art. 41.**

1. Przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy w ramach obowiązku służby publicznej, o których mowa w art. 40, zawiadamia samorząd województwa o zamiarze zaprzestania tych przewozów najpóźniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów.
2. Samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów w ramach obowiązku służby publicznej, jeżeli pokryje straty udokumentowane przez przewoźnika kolejowego.

#### **Art. 42.**

1. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje w zakresie rozwoju przewozów kolejowych, jeżeli wynika to z narodowych programów aktywizacji gospodarczej miast bądź regionów lub z Narodowego Planu Rozwoju.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki finansowania lub współfinansowania inwestycji, o których mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę w szczególności kryterium efektywności ekonomicznej.

### **Rozdział 8**

#### **Licencjonowanie transportu kolejowego**

#### **Art. 43.**

1. Działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych podlega licencjonowaniu.



2. Licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego.
3. Potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego są również licencje wydane przez właściwe władze innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.
4. Licencje wydaje się na czas nieokreślony.
5. Licencja nie uprawnia przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej.

#### **Art. 44.**

Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej lub stacji kolejowej.

#### **Art. 45.**

1. Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany lub cofnięcia licencji jest Prezes UTK.
2. Udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana lub cofnięcie licencji następuje w drodze decyzji.

ust. 6 w art. 43  
uchylony

#### **Art. 46.**

Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji, z zastrzeżeniem art. 51, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji spełnia wymagania dotyczące:

- 1) dobrej reputacji;
- 2) wiarygodności finansowej;
- 3) kompetencji zawodowych;
- 4) dysponowania taborem kolejowym;
- 5) odpowiedzialności cywilnej.

#### **Art. 47.**

1. Przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji powinien przedstawić Prezesowi UTK dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań określonych w ustawie.
2. Wymagania dotyczące dobrej reputacji uznaje się za spełnione, jeżeli członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby prowadzące sprawy spółki w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz przestępstwa skarbowe.

3. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca jest w stanie wykazać, że jest zdolny do wypełnienia rzeczywistych i potencjalnych zobowiązań finansowych przez okres 12 miesięcy od dnia udzielenia licencji. W tym celu ubiegający się o licencję przedsiębiorca winien przedstawić w szczególności:
  - 1) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy, wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta z jego badania, oraz aktualną sytuację finansową w przypadku, gdy prowadził działalność gospodarczą w ostatnim roku przed dniem złożenia wniosku o udzielenie licencji;
  - 2) zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję i planowane zestawienie przepływów dla roku kolejnego;
  - 3) potwierdzenie stanu rachunku bankowego oraz pozostałe zabezpieczenia majątkowe zobowiązań;
  - 4) dane dotyczące planowanych wydatków związanych z podjęciem licencjonowanej działalności.
4. Prezes UTK może odmówić udzielenia licencji przedsiębiorcy, który doprowadził do znacznych zaległości publicznoprawnych.
5. Wymagania dotyczące kompetencji zawodowych uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca:
  - 1) posiada lub zobowiąże się, że będzie posiadał organizację zarządzania umożliwiającą sprawowanie właściwego nadzoru nad licencjonowaną działalnością oraz nad przestrzeganiem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym;
  - 2) oświadczy, że zatrudni pracowników odpowiadających za bezpieczeństwo ruchu kolejowego posiadających wymagane kwalifikacje.
6. Wymagania dotyczące dysponowania taborem kolejowym uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca:
  - 1) dysponuje bądź zobowiąże się do dysponowania pojazdami kolejowymi, w tym wagonami i lokomotywami kolejowymi;
  - 2) utworzy lub zobowiąże się do utworzenia z dniem rozpoczęcia działalności systemu utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych.
7. Wymagania dotyczące odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy ubiegający się o udzielenie licencji przedsiębiorca posiada zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzoną działalnością lub zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia działalności objętej licencją.

#### **Art. 48.**

1. Licencji udziela się na pisemny wniosek przedsiębiorcy.
2. Wniosek o udzielenie licencji powinien zawierać:
  - 1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;
  - 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej;

- 3) imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy;
  - 4) określenie przedmiotu i zakresu wykonywania działalności, na którą ma być udzielona licencja.
3. Do wniosku należy dołączyć:
- 1) odpis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej;
  - 2) kopię zaświadczenia o statystycznym numerze identyfikacyjnym REGON;
  - 3) kopię decyzji o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej NIP;
  - 4) dokumenty potwierdzające posiadanie zabezpieczenia, o którym mowa w art. 47 ust. 7;
  - 5) zaświadczenie o niekaralności osób, o których mowa w art. 47 ust. 2;
  - 6) informacje o:
    - a) dotychczasowej działalności przedsiębiorcy,
    - b) toczących się postępowaniach: upadłościowym, układowym, ugodowym lub likwidacyjnym wobec przedsiębiorcy;
  - 7) szczegółowe dane dotyczące:
    - a) typów posiadanych pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 47 ust. 6 pkt 1,
    - b) kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych oraz szczegółowe dane dotyczące szkolenia tych pracowników.
4. Przed podjęciem decyzji w sprawie wydania licencji organ ją wydający może wezwać wnioskodawcę do uzupełnienia, w wyznaczonym terminie, brakującej dokumentacji.
5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji, zapewniający sprawność prowadzenia postępowania administracyjnego oraz wzór licencji.

#### **Art. 49.**

W licencji określa się w szczególności:

- 1) numer ewidencyjny licencji;
- 2) organ, który udzielił licencji;
- 3) datę udzielenia licencji;
- 4) podstawę prawną udzielenia licencji;
- 5) przedsiębiorcę, jego siedzibę i adres;
- 6) rodzaj przewozów.

**Art. 50.**

1. Za udzielenie licencji pobiera się opłatę w wysokości nie wyższej niż równowartość w złotych 2 000 euro ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu udzielenia licencji.
2. Opłatę uiszcza się jednorazowo lub ratalnie.
3. Opłata jest pobierana przez Prezesa UTK i stanowi dochód budżetu państwa.
4. Do opłaty, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.
5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość i sposób uiszczania opłaty, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem kosztów nie wyższych niż uzasadnione koszty udzielenia licencji i kontroli jej wykonania.

**Art. 51.**

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

**Art. 52.**

1. Prezes UTK zarządza dokonywanie okresowych kontroli przewoźnika kolejowego posiadającego licencję, w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji.
2. Prezes UTK cofa licencję, jeżeli przedsiębiorca:
  - 1) nie spełnia wymagań określonych w ustawie;
  - 2) wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną;
  - 3) nie podjął działalności objętej licencją mimo wezwania lub zaprzestał wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją;
  - 4) został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego;
  - 5) został postawiony w stan upadłości lub likwidacji;
  - 6) nie wywiązywał się z zobowiązań złożonych w oświadczeniach, w określonych w nich terminach.
3. Można cofnąć licencję w przypadku, gdy przedsiębiorca nie prowadził licencjonowanej działalności przez okres 6 miesięcy.
4. Jeżeli przedsiębiorca zamierza zmienić zakres licencjonowanej działalności, składa wniosek o zmianę licencji.

## **Rozdział 9**

### **Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych**

#### **Art. 53.**

Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, bocznic kolejowych i przejazdów kolejowych może mieć miejsce w odległości niezakłócającej ich eksploatacji, działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

#### **Art. 54.**

Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska oraz ministrem właściwym do spraw administracji publicznej, określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych.

#### **Art. 55.**

1. Zarządca ma prawo na sąsiadujących z linią kolejową gruntach, za odszkodowaniem:
  - 1) ustawiać zasłony odśnieżne;
  - 2) zakładać żywopłoty;
  - 3) urządzać i utrzymywać pasy przeciwpożarowe.
2. Ustalenie odszkodowania za ustawianie zasłon odśnieżnych, zakładanie żywopłotów, urządzenie i utrzymywanie pasów przeciwpożarowych następuje w drodze umowy stron.
3. Jeżeli posadzenie drzew lub krzewów, powodujące potrzebę urządzenia pasów przeciwpożarowych, nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej, koszty związane z urządzeniem i utrzymaniem tych pasów obciążają właścicieli gruntów.

#### **Art. 56.**

1. W razie potrzeby usunięcia drzew lub krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów lub eksploatację urządzeń kolejowych albo powodujących zasypy śnieżne, starosta, na wniosek zarządcy, wydaje decyzję o usunięciu drzew lub krzewów. Decyzję wykonuje zarządca.
2. Ustalenie odszkodowania za drzewa i krzewy oraz za ich usunięcie następuje w drodze umowy stron.
3. Odszkodowania, o których mowa w ust. 2 i art. 55 ust. 1, ustala, w przypadku braku umowy stron, starosta, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości.

#### 4. Odszkodowanie nie przysługuje, jeżeli:

- 1) posadzenie drzew lub krzewów nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej z naruszeniem przepisów ustawy;
- 2) drzewa lub krzewy przy skrzyżowaniach z drogami w poziomie szyn utrudniają użytkownikom tych dróg dostrzeżenie nadjeżdżającego pociągu lub sygnałów dla nich przeznaczonych.

#### **Art. 57.**

1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od warunków usytuowania budynków lub budowli oraz wykonywania robót ziemnych, określonych na podstawie art. 54. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego, a także nie może zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego.
2. Właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej, w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego, udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy.

### **Rozdział 10**

#### **Ochrona porządku na obszarze kolejowym**

#### **Art. 58.**

1. Wstęp na obszar kolejowy jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę.
2. Poza miejscami, o których mowa w ust. 1, wstęp na obszar kolejowy mają osoby posiadające upoważnienie właściwego zarządcy lub właściwego przewoźnika kolejowego oraz osoby uprawnione na podstawie odrębnych przepisów.
3. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi obowiązani są do zapewnienia ładu i porządku na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

#### **Art. 59.**

1. Zarządca lub kilku zarządców wspólnie w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych tworzą straż ochrony kolei, działającą na zasadach określonych w niniejszym rozdziale, oraz powołują komendanta straży ochrony kolei.
2. Zgodę, o której mowa w ust. 1, wydaje się w drodze decyzji.
3. Koszty związane z funkcjonowaniem straży ochrony kolei pokrywane są przez zarządcę lub zarządców.
4. Funkcjonariuszem straży ochrony kolei może być osoba, która:
  - 1) posiada obywatelstwo polskie;
  - 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
  - 3) posiada co najmniej wykształcenie średnie;

- 4) ma uregulowany stosunek do służby wojskowej;
  - 5) cieszy się nienaganną opinią;
  - 6) posiada zdolność fizyczną i psychiczną do służby w formacjach uzbrojonych;
  - 7) nie była karana za przestępstwa umyślne.
5. Dopuszczenie funkcjonariusza straży ochrony kolei do wykonywania zadań z użyciem broni palnej następuje na wniosek komendanta straży ochrony kolei, w drodze decyzji, wydanej przez właściwy organ Policji.
6. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) szczegółowy zakres działania oraz sposób organizacji straży ochrony kolei;
  - 2) przypadki, w których i warunki, na których straż ochrony kolei może wykonywać zadania Policji;
  - 3) szczegółowe warunki, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz tryb i jednostki uprawnione do orzekania o tej zdolności
- biorąc pod uwagę zadania oraz zasady działania straży ochrony kolei.
7. Zadania straży ochrony kolei określone w trybie, o którym mowa w ust. 6 pkt 2, mogą być finansowane z budżetu państwa ze środków ministra właściwego do spraw wewnętrznych.
8. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, przepisy porządkowe obowiązujące na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, uwzględniając warunki i wymagania funkcjonowania transportu kolejowego.

#### **Art. 60.**

1. Do zadań straży ochrony kolei należy:
  - 1) kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
  - 2) ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.
2. Wykonując swoje zadania, funkcjonariusz straży ochrony kolei ma prawo do:
  - 1) legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia, w celu ustalenia ich tożsamości;
  - 2) ujęcia, w celu niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji, osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia straży ochrony kolei;
  - 3) zatrzymywania i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu;

- 4) nakładania grzywien, w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
  - 5) przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
  - 6) stosowania środków przymusu bezpośredniego: siły fizycznej w postaci chwytów obezwładniających oraz podobnych technik obrony, miotacza gazowego, pałki służbowej, kajdanek i psa służbowego.
3. Na sposób przeprowadzenia czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1-3 i 6, przysługuje zażalenie do miejscowo właściwego prokuratora w trybie przepisów Kodeksu postępowania karnego.
4. Funkcjonariusz straży ochrony kolei może stosować środki przymusu bezpośredniego wobec osób uniemożliwiających wykonywanie przez niego zadań określonych w ust. 1.
5. Zastosowanie przez funkcjonariusza straży ochrony kolei środków przymusu bezpośredniego powinno odpowiadać potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i zmierzać do podporządkowania się osoby wydanym poleceniom.
6. Jeżeli zastosowanie środków przymusu bezpośredniego, określonych w ust. 2 pkt 6, jest niewystarczające, funkcjonariusz ma prawo użycia broni palnej:
- 1) w celu odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na życie własne lub innej osoby;
  - 2) przeciwko osobie, która wezwana do natychmiastowego porzucenia broni lub niebezpiecznego narzędzia, nie zastosuje się do tego wezwania, a jej zachowanie wskazuje na bezpośredni zamiar ich użycia przeciwko funkcjonariuszowi lub innej osobie;
  - 3) przeciwko osobie, która usiłuje przemocą odebrać broń funkcjonariuszowi;
  - 4) w celu odparcia zamachu na mienie, znajdujące się na obszarze kolejowym, stwarzającego jednocześnie bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi;
  - 5) w celu odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na obiekty i urządzenia znajdujące się na obszarze kolejowym, których uszkodzenie lub unieruchomienie mogłoby spowodować bezpośrednio niebezpieczeństwo dla życia podróżnych lub katastrofę kolejową;
  - 6) w celu udaremnienia ucieczki sprawcy zamachu określonego w pkt 1-5.
7. Użycie broni palnej powinno następować w sposób wyrządzający możliwie najmniejszą szkodę osobie, przeciwko której użyto broni, i nie może zmierzać do pozbawienia jej życia, a także narażać innych osób na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia.
8. Do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 6 oraz w ust. 4-7, stosuje się odpowiednio przepisy o Policji.



**Art. 61.**

1. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może cofnąć decyzję, o której mowa w art. 59 ust. 2, w przypadku naruszenia przepisów art. 60.
2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może, w drodze decyzji, o której mowa w art. 59 ust. 2, ograniczyć zakres działania i uprawnień straży ochrony kolei.

**Art. 62.**

1. Straż ochrony kolei zobowiązana jest do współdziałania z Policją, Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową, organami kontroli skarbowej i Inspekcją Transportu Drogowego.
2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe formy współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.
3. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, określi, w drodze rozporządzenia, formy współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.
4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, formy współdziałania straży ochrony kolei z organami kontroli skarbowej, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.
5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, przypadki, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym, uwzględniając w szczególności zakres wykonywanych zadań, o których mowa w niniejszej ustawie.
6. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, rodzaj i sposoby ewidencjonowania, przechowywania w straży ochrony kolei broni, amunicji, kajdanek, pałek służbowych i ręcznych miotaczy gazowych.
7. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb i warunki uznawania pojazdów straży ochrony kolei za pojazdy uprzywilejowane.
8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei, a także normy przydziału, warunki i sposób ich noszenia.

**Art. 63.**

Przy wykonywaniu czynności służbowych funkcjonariusz straży ochrony kolei korzysta z ochrony prawnej przewidzianej dla funkcjonariuszy publicznych.

**Art. 64.**

Funkcjonariusz straży ochrony kolei nie może bez zezwolenia komendanta straży ochrony kolei podejmować innego zajęcia zarobkowego.

**Rozdział 11****Przepisy karne****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 lub dopuszcza do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego osobę, która takich kwalifikacji nie posiada, podlega karze grzywny. **pkt 4 w ust. 1 w art. 66 uchylony**
2. Kto eksploatuje pojazd kolejowy bez ważnego świadectwa sprawności technicznej, o którym mowa w art. 24, podlega karze grzywny.
3. Kto wykracza przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach 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.

**Rozdział 12****Kary pieniężne****Art. 66.**

1. Karze pieniężnej podlega zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:
  - 1) stosuje opłaty za udostępnianie 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;
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; ustalając

wysokość kary, Prezes UTK uwzględnia stopień szkodliwości czynu, stopień zawinienia oraz dotychczasową działalność przedsiębiorcy.

3. Niezależnie od kary pieniężnej określonej w ust. 1-2 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; ustalając wysokość kary, Prezes UTK uwzględnia stopień szkodliwości czynu oraz stopień zawinienia.
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.

## **Rozdział 13**

### **Zmiany w przepisach obowiązujących. Przepisy przejściowe i końcowe**

#### **Art. 67.**

W ustawie z dnia 19 listopada 1999 r. - Prawo działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz. 958 i Nr 114, poz. 1193, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, Nr 67, poz. 679, Nr 102, poz. 1115 i Nr 147, poz. 1643 oraz z 2002 r. Nr 1, poz. 2, Nr 115, poz. 995 i Nr 130, poz. 1112) w art. 14 w ust. 1 uchyla się pkt 7.

#### **Art. 68.**

1. Przedsiębiorcy prowadzący do dnia wejścia w życie ustawy działalność w zakresie przewozów kolejowych osób lub rzeczy są obowiązani, w terminie do dnia 31 grudnia 2003 r., spełnić określone w ustawie wymagania do uzyskania licencji i wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy. Dotychczasowe uprawnienia do prowadzenia tej działalności wygasają z dniem 29 lutego 2004 r.
2. Prezes UTK jest obowiązany udzielić lub odmówić udzielenia licencji w terminie do dnia 29 lutego 2004 r.

#### **Art. 69.**

Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy obowiązani są uzyskać świadectwa bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, do dnia 31 grudnia 2003 r., a użytkownicy bocznic kolejowych do dnia 31 grudnia 2004 r.

#### **Art. 70.**

Postępowania sądowe dotyczące zawarcia i wykonywania umów, o których mowa w art. 9 ust. 1 i art. 10 ust. 1 i 2 ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, wszczęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, są prowadzone według dotychczasowych przepisów.

**Art. 71.**

1. Uprawnienia wynikające z decyzji wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, na podstawie przepisów ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, z zastrzeżeniem przepisów art. 68, zachowują moc.
2. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

**Art. 72.**

1. Straż ochrony kolei działająca na podstawie ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, zachowuje uprawnienia do wykonywania zadań określonych w tej ustawie na dotychczasowych zasadach do czasu utworzenia straży ochrony kolei na podstawie niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2004 r.
2. W okresie do dnia 31 grudnia 2005 r. w straży ochrony kolei mogą być zatrudnione osoby niespełniające wymagań określonych w art. 59 ust. 4 pkt 3, jeżeli mają co najmniej trzyletni okres zatrudnienia w straży ochrony kolei.

**Art. 73.**

Minister właściwy do spraw transportu przekaze Prezesowi UTK sprawy wraz z aktami, które przechodzą do zakresu jego działania i nie zostały zakończone do dnia wejścia w życie ustawy.

**Art. 74.**

1. Tworzy się Urząd Transportu Kolejowego.
2. Urząd Transportu Kolejowego jest utworzony w drodze przekształcenia dotychczasowego Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.
3. Znosi się Główny Inspektorat Kolejnictwa.
4. Prezes UTK przejmuje prowadzenie spraw Głównego Inspektora Kolejnictwa, wraz z aktami spraw, niezakończonych do dnia zniesienia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.
5. Pracownicy Głównego Inspektoratu Kolejnictwa stają się pracownikami Urzędu Transportu Kolejowego.
6. Urząd Transportu Kolejowego przejmuje mienie Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.
7. Prezes UTK wstępuje we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem był Główny Inspektorat Kolejnictwa.

**Art. 75.**

1. Finansowanie Urzędu Transportu Kolejowego do końca roku kalendarzowego, w którym przypada jego utworzenie, odbywa się ze środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie Głównego Inspektoratu Kolejnictwa oraz z czę-

ści budżetowej ministra właściwego do spraw transportu przeznaczonej na zadania realizowane dotychczas przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie, w którym przeszły do zakresu działania Prezesa UTK.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokona w budżecie państwa na rok 2003 odpowiednich zmian zapewniających finansowanie Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie niezbędnym do wykonania zadań określonych w niniejszej ustawie.

#### **Art. 76.**

1. Traci moc ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 84, poz. 934, z 2000 r. Nr 84, poz. 948, Nr 120, poz. 1268 i Nr 122, poz. 1314 oraz z 2001r. Nr 154, poz. 1800).
2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze:

- 1) wydane na podstawie art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 4, art. 19, art. 22 ust. 11, art. 41b ust. 3, art. 46, art. 48 ust. 4 i 5 oraz art. 51 ust. 2-4 ustawy, o której mowa w ust. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 22 ust. 2, art. 23 ust. 4 pkt 1, art. 24 ust. 5, art. 27 ust. 5, art. 28 ust. 3, art. 40 ust. 7, art. 54, art. 59 ust. 6 pkt 1 i 3 oraz art. 62 ust. 2, 3, 5 i 6 niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej;
- 2) wydane na podstawie art. 5 ust. 2, art. 7 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 5, art. 16, art. 17 ust. 4 oraz art. 48 ust. 6 ustawy, o której mowa w ust. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 6 ust. 2, art. 17 ust. 7, art. 20, art. 23 ust. 4 pkt 2, art. 25 oraz art. 59 ust. 8 niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2004 r.

#### **Art. 77.**

Przepisy art. 27 ust. 6 oraz art. 43 ust. 3 stosuje się z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

#### **Art. 78.**

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.