



Druk nr 952

**SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja**

**S P R A W O Z D A N I E
KOMISJI EUROPEJSKIEJ**

o rządowym projekcie ustawy o transporcie kolejowym /druk nr 803/

Marszałek Sejmu - zgodnie z art. 37 ust. 1 i art. 40 ust. 1 Regulaminu Sejmu - po zasięgnięciu opinii Prezydium Sejmu - skierował w dniu 21 sierpnia 2002 r powyższy projekt ustawy (druk nr 803) do Komisji Europejskiej do pierwszego czytania.

Komisja Europejska po przeprowadzeniu pierwszego czytania oraz rozpatrzeniu tego projektu ustawy na posiedzeniach w dniach 29 sierpnia 2002 r. i 16 grudnia 2002 r. oraz wysłuchaniu oświadczenia przedstawiciela Komitetu Integracji Europejskiej, że projekt ustawy zawarty w sprawozdaniu jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

wnosi:

W y s o k i S e j m uchwalić raczy załączony projekt ustawy.

Warszawa, dnia 16 grudnia 2002 r.

Sprawozdawca

Przewodniczący Komisji
Europejskiej

/-/ Bogusław Liberadzki

/-/ Józef Oleksy

USTAWA
z dnia 2002 r.

o transporcie kolejowym

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 oraz warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- 3) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego.

Art. 2.

Przepisy ustawy stosuje się do:

- 1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 5-8, 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 prowadzenia ruchu kolejowego, obsługi przewozu osób i rzeczy oraz utrzymania niezbędnego majątku trwałego;

- 2) linia kolejowa - tory kolejowe wraz z zajętymi pod nie gruntami oraz przyległy pas gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, wraz z zajętymi 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 zawarta 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 dysponującego pojazdami kolejowymi, uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie licencji; przewoźnikiem może być także, po uzyskaniu licencji, przedsiębiorca zapewniający jedynie pojazdy trakcyjne;
- 10) bocznicza kolejowa - rodzaj linii kolejowej, niewchodzącej w skład sieci kolejowej, wykorzystywanej przez uprawnionego jej użytkownika do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów oraz ich przemieszczania i włączania do ruchu kolejowego po sieci kolejowej;
- 11) trasa pociągu - część zdolności przepustowej linii kolejowej lub jej części, potrzebną do wykonania przejazdu pociągu między dwoma punktami w określonym czasie;
- 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 lub nieznacznie różniących się rozwiązaniach konstrukcyjnych, przy czym różnice te nie mogą wpływać na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
- 14) typ budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego - budowle i urządzenia lub systemy o takich samych lub nieznacznie różniących się parametrach technicznych i eksploatacyjnych, przy czym różnice te nie mogą wpływać na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
- 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 do zapewnienia, na warunkach określonych ustawą, wykonywania po określonych liniach kolejowych przewozów kolejowych, spełniających określone wymogi co do regularności i taryf, których przewoźnik ten nie wykonałby kierując się jedynie interesem handlowym;
- 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, w których obowiązuje rezerwacja miejsc oraz pociągami międzynarodowymi;
- 22) przewóz technologiczny - przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania 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.

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 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 podmiot gospodarczy:
 - 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 przewozów kolejowych;
 - 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 przepisów o systemie oceny zgodności, sprawującym nadzór nad wprowadzonymi do stosowania wyrobami, w stosunku do których przysługują mu uprawnienia kontrolne.

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 okręgowe urzędy transportu kolejowego.
3. Minister właściwy do spraw transportu nadaje, w drodze zarządzenia, statut określający organizację Urzędu Transportu Kolejowego oraz wyznacza siedziby okręgowych urzędów transportu kolejowego.
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 w 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 powinny 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. 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. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa, Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.
 6. 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.
 7. 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 właścicieli 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 powinny 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. 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 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 antymonopolowego, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
 6. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK, od których 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 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 bocznicę kolejową 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.

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, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu powstania szkody.
7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
 - 2) obowiązki zarządców i przewoźników kolejowych oraz właścicieli bocznic kolejowych- z uwzględnieniem zasad opracowywania i stosowania szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie.

Art. 18.

1. Świadczenie bezpieczeństwa obowiązany jest uzyskać:

- 1) przewoźnik kolejowy;
 - 2) zarządca;
 - 3) użytkownik boczniczy kolejowej.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, tryb wydawania oraz cofania świadectw bezpieczeństwa oraz ich wzory, uwzględniając wymagania, o których mowa w art. 19.

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 organizacyjne 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 organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.
3. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa użytkownikowi boczniczy 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 organizacyjne 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 przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2;
- 6) regulamin pracy bocznic kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznic kolejowa jest połączona.

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 na liniach kolejowych, 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% najniższego wynagrodzenia za pracę pracowników, 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 kolejowego 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.
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 5**Przewozy towarów niebezpiecznych****Art. 26.**

1. Przewoźnik kolejowy, zarządca oraz użytkownik bocznicy kolejowej, zobowiązani są do stworzenia warunków technicznych i organizacyjnych przewozu towarów niebezpiecznych w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ludzi i środowiska.
2. Do przewozów, o których mowa w ust. 1, stosuje się Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych - RID (Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158 oraz z 1997 Nr 37, poz. 225) wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób oraz inne umowy międzynarodowe.

Art. 27.

1. Uprawnienia doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, zwanego dalej „doradcą do spraw bezpieczeństwa”, nadaje Prezes UTK na 5 lat, w drodze decyzji.
2. Warunkiem uzyskania uprawnień, o których mowa w ust. 1, jest ukończenie kursu przygotowawczego, zdanie egzaminu przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Prezesa UTK, potwierdzonego uzyskaniem świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa.
3. Egzamin, o którym mowa w ust. 2, obejmuje sprawdzenie znajomości zagadnień techniczno-prawno-organizacyjnych związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.
4. Za egzamin, o którym mowa w ust. 2, pobiera się opłatę, która nie może być wyższa niż 50% kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w kwartale poprzedzającym złożenie wniosku, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie przepisów o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.
5. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie konieczność zapewnienia właściwego poziomu kwalifikacji doradcy do spraw bezpieczeństwa, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowy program kursów przygotowawczych, wymagania jakie powinny spełniać podmioty prowadzące kursy przygotowawcze na doradców do spraw bezpieczeństwa;

- 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych oraz wysokość wynagradzania osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnych;
 - 3) terminy przyjmowania zgłoszeń, wysokość opłat egzaminacyjnych umożliwiających pokrycie kosztów poniesionych przez urząd oraz tryb ich pobierania;
 - 4) zakres oraz szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu dla kandydatów na doradców do spraw bezpieczeństwa.
6. Potwierdzeniem uprawnień doradcy do spraw bezpieczeństwa są również uprawnienia wydane przez właściwe władze innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 28.

1. Przewoźnik kolejowy dokonujący przewozu towarów niebezpiecznych oraz jednostka organizacyjna inna niż przewoźnik kolejowy biorąca udział w przewozie towarów niebezpiecznych powinni zatrudniać doradcę do spraw bezpieczeństwa i powierzyć mu nadzór nad:
 - 1) prawidłowością procedur związanych z załadunkiem, rozładunkiem i przewozem towarów niebezpiecznych;
 - 2) kwalifikacjami personelu zatrudnionego przy przewozie towarów niebezpiecznych;
 - 3) stanem technicznym taboru i urządzeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.
2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy jednostek organizacyjnych podlegających nadzorowi Ministra Obrony Narodowej.
3. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres obowiązków doradców do spraw bezpieczeństwa u przewoźnika kolejowego, w jednostce organizacyjnej innej niż przewoźnik kolejowy, biorących udział w procesie przewozu towarów niebezpiecznych.

Rozdział 6

Udostępnianie i opłaty za udostępnianie infrastruktury kolejowej

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 3 miesiące 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 nałożonego 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. Ogólne istotne postanowienia każdej umowy ramowej powinny być, na życzenie, udostępniane wszystkim ubiegającym się o przydział tras pociągów, z zachowaniem tajemnicy handlowej.
7. Zarządca jest obowiązany do nie ujawniania informacji handlowych uzyskanych od wnioskodawców.
8. 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 do zatwierdzenia.
8. Prezes UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w ust. 7, zatwierdza albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w ust. 2 - 6, 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 nie eliminowania 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) sposób ustalania opłat za korzystanie z przyznanых 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 i 3, oraz ewidencję przychodów, o których mowa w art. 40 ust. 1 i 3;
 - 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) inwestycje obejmujące linie kolejowe o znaczeniu państwowym.
2. Inwestycje, 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 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 inwestycji, 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.

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 przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej należą do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa.
2. Przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 1, mogą być dofinansowywane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.
3. Organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należą do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów.
4. Zadania, o których mowa w ust. 1 i 3, realizowane są na podstawie umowy zawartej pomiędzy organem jednostki samorządu terytorialnego lub ministrem właściwym do spraw transportu 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) nie przeznaczania środków publicznych na inną działalność niż przewozy wykonywane w ramach obowiązku służby publicznej.
6. Rada Ministrów, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady ustalania, tryb i organy dokonujące przekazywania dotacji budżetowej dla samorządów województw oraz terminy, od których samorządy województw rozpoczną organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich, biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców województwa, długość linii kolejowych w województwie oraz zagrożenie szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym.
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 określi: 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:
 - 1) pokryje udokumentowane przez przewoźnika kolejowego straty lub

- 2) dokona wyboru innego przewoźnika kolejowego, w trybie określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 40 ust. 7.

Art. 42.

Z budżetu państwa mogą być finansowane lub współfinansowane przedsięwzięcia w zakresie rozwoju i prowadzenia przewozów pasażerskich, jeżeli wynika to z narodowych programów aktywizacji gospodarczej miast, bądź regionów.

Rozdział 8

Licencjonowanie transportu kolejowego

Art. 43.

1. Działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy 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.
4. Licencje wydaje się na czas nieokreślony.
5. Licencja nie uprawnia przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej.
6. W sprawach nieuregulowanych niniejszą ustawą stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. - Prawo działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz. 598 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 2, poz. 12) w zakresie dotyczącym zezwoleń.

Art. 44.

Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic 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.

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 na wykonywanie przewozów kolejowych 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 zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w transporcie, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, ochronie środowiska lub warunkom pracy i płacy 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 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 wydając licencję 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 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;
 - 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;
 - 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 40 000 euro ustalonej 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 bezpieczeństwo 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 ze 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, urządzenie i utrzymanie tych pasów oraz związane z tym koszty obciążają właścicieli gruntów.

Art. 56.

1. W razie potrzeby usunięcia drzew lub krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów lub eksploatację urządzeń kolejowych albo powodujących zaspę 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 nadzoru budowlanego, 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.

Art. 59.

1. Zarządca lub kilku zarządców wspólnie, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, mogą utworzyć straż ochrony kolei, działającą na zasadach określonych w niniejszym rozdziale oraz powołać 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) korzysta w pełni z praw publicznych;
 - 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 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 doprowadzania 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 samochodowego 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, 2 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 bezpośrednio 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 bezpośrednie 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 na liniach kolejowych nie posiadając wymaganych do tego kwalifikacji lub dopuszcza do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego na liniach kolejowych osobę, która takich kwalifikacji nie posiada, podlega karze grzywny.
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 określonych w ust. 1-3 następuje w trybie przepisów dotyczących 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) nie opracował regulaminu lub nie opublikował go w terminie przewidzianym ustawą oraz nie określił w regulaminie wszystkich wymagań, o których mowa w art. 32;
 - 4) nie zapewnia wykonywania wymaganego nadzoru przez doradcę do spraw bezpieczeństwa.
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 2, poz. 12) 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 30 września 2003 r., spełnić wymagania określone w ustawie 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 31 grudnia 2003 r.
2. Prezes UTK jest obowiązany udzielić lub odmówić udzielenia licencji w terminie do dnia 31 grudnia 2003 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 części 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 wydane na podstawie art. 5 ust. 2, art. 7 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 4 i 5, art. 14 ust. 4, art. 16, art. 17 ust. 4, art. 19, art. 22 ust. 10 i 11, art. 41b ust. 3, art. 46, art. 48 ust. 4-6, art. 51 ust. 2-4 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. 22 ust. 2, art. 23 ust. 3 pkt 1 i 2, art. 24 ust. 5, art. 25, art. 28 ust. 3, art. 40 ust. 6 i 7, art. 54, art. 59 ust. 6 pkt 1 i 3 oraz ust. 8, art. 62 ust. 2, 3, 5 i 6 niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

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.