

## UZASADNIENIE

Nowelizacja ustawy wydawana jest w związku z transpozycją dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady:

- 1) dyrektywy 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1);
- 2) dyrektywy 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. Urz. UE L 345 z 23.12.2008, str. 62);
- 3) dyrektywy 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniającej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 273 z 17.10.2009, str. 12).

Przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE, zwanej dalej „dyrektywą 2008/57/WE”, zostały skierowane do państw członkowskich i zobowiązują je do wprowadzenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, niezbędnych do wykonania tej dyrektywy.

Przepisy dyrektywy 2008/110/WE zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, zwanej dalej „dyrektywą 2008/110/WE”, zostały skierowane do państw członkowskich i zobowiązują je do wprowadzenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, niezbędnych do wykonania tej dyrektywy.

Dyrektywa 2009/131/WE zmienia załącznik VII do ww. dyrektywy 2008/57/WE i powinna zostać implementowana do krajowego porządku prawnego.

Istotą projektu jest określenie zasad wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych, zasad wzajemnego uznawania pojazdów kolejowych, przyjęcie procedur oceny zgodności i certyfikacji składników interoperacyjności oraz podsystemów strukturalnych. Ponadto projekt określa zasady certyfikacji zakładów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych i proces dokonywania ich kontroli.

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy obejmują:

- 1) zmianę procedury wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji w odniesieniu do pojazdów kolejowych i podsystemów strukturalnych;

- 2) dodanie procedury dopuszczenia typu pojazdu kolejowego;
- 3) certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM);
- 4) uszczegółowienie zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (zwanego dalej „Prezesem UTK”), związanych z wydawaniem zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych i podsystemów strukturalnych, prowadzeniem spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwo od stosowania TSI, prowadzeniem krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- 5) zobligowanie zarządcy infrastruktury do prowadzenia rejestru zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład systemu kolei;
- 6) rozszerzenie zasad stosowania interoperacyjności na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej w celu osiągnięcia interoperacyjnego europejskiego systemu kolei;
- 7) określenie procedur oceny zgodności składników interoperacyjności.

Zmiany szczegółowe:

- 1) w art. 2 wprowadzone zostały nowe odesłania w celu określenia zakresu stosowania przepisów ustawy;
- 2) w art. 4:
  - a) zmiana definicji w celu transpozycji dyrektywy 2008/57/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE: pkt 4 – sieci kolejowej, pkt 6 – pojazdu kolejowego, pkt 13 – typu pojazdu kolejowego, pkt 14 – typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, pkt 15 – świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, pkt 16 – świadectwa dopuszczenia typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, pkt 18a – certyfikatu bezpieczeństwa, pkt 29 – interoperacyjności systemu kolei, pkt 30 – składnika interoperacyjności, pkt 31 – podsystemu, pkt 32 – zasadniczych wymagań, pkt 33 – technicznych specyfikacji interoperacyjności, pkt 34 – certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, pkt 34a – pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, pkt 35 – deklaracji weryfikacji WE podsystemu, pkt 35a – pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu, pkt 36 – dopuszczenie do eksploatacji, pkt 42 – wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST);
  - b) dodanie definicji w celu transpozycji dyrektywy 2008/57/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE: pkt 6b – dysponenta, pkt 6c – podmiotu odpowiedzialnego za

utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), pkt 6d – podmiotu zamawiającego, pkt 6e – krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR), pkt 14a – typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, pkt 16a – świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, pkt 26a – transeuropejskiego systemu kolei, pkt 30a – szczególnego przypadku, pkt 30b – punktów otwartych, pkt 33a – specyfikacji europejskich; pkt 34b – certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, pkt 34c – notyfikowanej jednostki certyfikującej, pkt 34d – notyfikowanej jednostki kontrolującej, pkt 34e – notyfikowanego laboratorium, pkt 35b – deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, pkt 35c – deklaracji zgodności z typem, pkt 36a – dopuszczenia do eksploatacji typu, pkt 36b – zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, pkt 36c – terminala kolejowego, pkt 37a – państwa członkowskiego UE;

- 3) wprowadzenie zmiany do wprowadzenia do wyliczenia w art. 10 ust. 1, powodującej nadanie Prezesowi UTK funkcji krajowej władzy bezpieczeństwa i krajowego regulatora transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej;
- 4) dodanie w art. 13 ust. 1a, powodującego uszczegółowienie zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei oraz rozszerzenie tych zadań o wydawanie i cofanie certyfikatów podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie (ECM) wagonów towarowych. Projektowany przepis ma na celu stworzenie instrumentów prawnych w zakresie bezpieczeństwa systemu kolei i systemu utrzymania wagonów towarowych;
- 5) wprowadzenie zmiany w art. 13 w ust. 2 powodującej uszczegółowienie zadań Prezesa UTK dotyczących prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Europejskiej Agencji Kolejowej, nadawanie i zmianę europejskich numerów pojazdów kolejowych (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych oraz rozpatrywaniem wniosków o odstępstwo od

- stosowania TSI. Zmiana ma na celu unifikację w ramach Unii Europejskiej prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych, oznakowania pojazdów kolejowych, procedur dopuszczania podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych;
- 6) konieczność wprowadzenia zmiany w art. 13 ust. 3 wynika ze zmiany adresu odwołania znajdującego się w tym ustępie;
  - 7) nowo projektowany ust. 7c w art. 13 zobowiązuje Prezesa UTK do poinformowania Komisji Europejskiej, w przypadku gdy stwierdzi on, że obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei. Projektowany przepis ma na celu bieżące monitorowanie istniejących specyfikacji europejskich, tak aby na etapie ich stosowania ustalić wszystkie nieścisłości powodujące niespełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
  - 8) wprowadzenie zmiany w art. 16 ust. 1 i 2 polegającej na ustaleniu zasad pobierania opłat za niektóre czynności wykonywane przez Prezesa UTK, które zostały określone w art. 13 ust. 1a. Zgodnie z zasadą przewidzianą w projekcie opłaty te stanowią dochód budżetu państwa. Ratio legis tego przepisu jest konieczność zapewnienia źródła finansowania dla nowych zadań Prezesa UTK w przedmiotowym zakresie;
  - 9) proponowany przepis odnoszący się do art. 17a ust. 6 pkt 1 lit. d dotyczy obowiązku umieszczania przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa informacji o certyfikatach podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), wydanych na podstawie art. 23j ust. 8 ustawy;
  - 10) proponowana w art. 18 zmiana ust. 2 dotyczy rozszerzenia listy podmiotów zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, tj. zarządców infrastruktury, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego oraz wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów, linii turystycznych eksploatowanych w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych, a także przewoźników kolejowych wykonujących przewozy po tych liniach. Jest to transpozycja art. 1 pkt 1 dyrektywy 2008/110/WE;
  - 11) proponowane nowe brzmienie w art. 18b ust. 1 przepisów dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa, wynika z transpozycji art. 1 pkt 7 dyrektywy 2008/110/WE;

- 12) projektowane zmiany w art. 19 wynikają z konieczności ujednoczenia stosowanej terminologii oraz z obowiązku przedłożenia przez zarządcę oraz przewoźnika kolejowego ubiegającego się o uzyskanie świadectwa bezpieczeństwa, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji;
- 13) proponowane nowe brzmienie art. 23 wprowadza zmiany polegające na oddzieleniu dotychczas stosowanego systemu dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych, budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego od systemu dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych i podsystemów strukturalnych wprowadzanego niniejszą ustawą. Wprowadzane zmiany określają również warunki udostępniania przez zarządcę infrastruktury kolejowej tylko dla tych pojazdów kolejowych, które są oznaczone europejskim numerem pojazdu (EVN), z wyjątkiem pojazdów dopuszczonych za granicą, należących do zagranicznych przewoźników. Zmiany te dotyczą również nadawania przez Prezesa UTK europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdów kolejowych dopuszczanych po raz pierwszy do eksploatacji na terenie Unii Europejskiej, których dysponentami są przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zmiany w art. 23 mają na celu aby państwa członkowskie przydzielały kod identyfikacyjny każdemu z pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji. Rejestry tych pojazdów kolejowych muszą być dostępne w celu zapewnienia dostępu do informacji dla wszystkich państw członkowskich;
- 14) nowo projektowane art. 23a – 23i wprowadzają procedurę nadawania europejskiego numeru pojazdu (EVN), procedurę rejestrowania pojazdu w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR), procedury dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji. Po wejściu w życie ustawy pojazd kolejowy, w celu dopuszczenia go do eksploatacji, musi uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego. Wyjątek stanowi przypadek, gdy pojazd kolejowy uzyskał takie zezwolenie w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej oraz gdy pojazd kolejowy wykonuje przewozy transgraniczne na podstawie dwustronnych umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną. Przepisy projektowanych artykułów określają dokumenty składane wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie, terminy, w jakich Prezes UTK ma obowiązek wydać

- zezwoleń. Ponadto projektowane przepisy wskazują kryteria, które decydują o tym, która procedura dopuszczania jest stosowana w danym przypadku;
- 15) projektowany przepis art. 23j określa warunki, jakie powinien spełniać podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), określa sposób wydawania certyfikatu dla takiego podmiotu przez Prezesa UTK i stanowi transpozycję art. 1 pkt 8 dyrektywy 2008/110/WE;
  - 16) zmianie ulega tytuł rozdziału 4a i otrzymuje brzmienie „Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. Wynika to z faktu, iż w dyrektywie 2008/57/WE przyjęto założenia polegające na unifikacji systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;
  - 17) zmiana art. 25a polega na określeniu zakresu stosowania przepisów rozdziału 4a i art. 23 – 23j, określa podsystemy strukturalne i funkcjonalne i ich zakresy oraz określa podstawowe zasady wnioskowania o uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji linii kolejowych o znaczeniu państwowym, jak też linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym;
  - 18) zmiana art. 25b polega na wprowadzeniu aktualnych odniesień do ustawy o systemie oceny zgodności w zakresie oceny zgodności podsystemów strukturalnych, składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji jednostek certyfikujących, kontrolujących i laboratoriów, oraz kontroli spełniania przez podsystemy strukturalne i składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie podsystemów strukturalnych niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Niniejsza zmiana ma na celu uaktualnienie zawartych odniesień do obecnego brzmienia ustawy o systemie oceny zgodności;
  - 19) usunięcie art. 25c spowodowane jest koniecznością usystematyzowania i uszczegółowienia zawartych w nim dotychczas zagadnień. Zagadnienia te dotyczą procedur oceny zgodności i weryfikacji zgodności składników interoperacyjności oraz podsystemów. W efekcie zagadnienia te zostały zawarte w art. 25ca – 25cc;
  - 20) przepisy w art. 25ca – 25cc i art. 25e wynikają bezpośrednio z dyrektywy 2008/57/WE. Powyższe przepisy wprowadzają obowiązek dokonania procedury oceny zgodności, podsystemu lub składnika interoperacyjności przed dopuszczeniem do eksploatacji w systemie kolei, umożliwiając wydanie przez notyfikowaną jednostkę

certyfikującą certyfikatu weryfikacji WE podsystemu oraz certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, określają zasady przeprowadzania procedur oceny zgodności składników interoperacyjności i podsystemów strukturalnych. Ponadto przepisy art. 25e wprowadzają obowiązek uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego przed wprowadzeniem go do eksploatacji;

- 21) zmiany w art. 25d wynikają z konieczności uszczegółowienia zasad ustalania listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w przypadkach odstępstw od stosowania TSI lub w odniesieniu do punktów otwartych i szczególnych przypadków, dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwych TSI;
- 22) zmiana w art. 25f wprowadza procedury przyznawania odstępstw od stosowania TSI. Zmiana ta ma na celu dostosowanie krajowych przepisów do regulacji zawartych w art. 9 dyrektywy 2008/57/WE;
- 23) w proponowanym art. 25g nałożono na zarządcę infrastruktury obowiązek prowadzenia rejestru zarządzanej przez niego infrastruktury. Ponadto projektowany przepis wprowadza delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego sposób prowadzenia rejestru infrastruktury;
- 24) w nowo projektowanym art. 25ga zostaje wprowadzony obowiązek prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych przez Prezesa UTK. Zakres danych zawartych w tym rejestrze obejmuje europejski numer pojazdu (EVN), odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych, o którym mowa w art. 34 dyrektywy 2008/57/WE. Rejestr ten powinien również zawierać dane identyfikacyjne dysponenta pojazdu kolejowego oraz informacje o podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM). Ma to na celu ułatwienie procedury i pomoc w określeniu typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na obszarze Wspólnoty Europejskiej. Ponadto projektowany przepis wprowadza delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

- 25) projektowany przepis w art. 25h, daje Prezesowi UTK uprawnienie do dokonywania autoryzacji jednostek ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą o systemie oceny zgodności;
- 26) projektowany art. 25k daje Prezesowi UTK uprawnienie do przeprowadzania okresowych kontroli dopuszczonych do eksploatacji podsystemów strukturalnych oraz ustala procedurę postępowania w przypadku odnowienia lub modernizacji podsystemu strukturalnego;
- 27) zmiany art. 25l ust. 1 i 4, art. 25m ust. 1 i 2 oraz art. 25n ust. 1 mają na celu ujednoczenie stosowanej terminologii w zakresie zniesienia podziału na system kolei konwencjonalnych i system kolei dużych prędkości oraz w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
- 28) zmiana w art. 25r nakłada obowiązek współpracy producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, inwestora, importera, dysponenta, zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego oraz notyfikowanej jednostki certyfikującej, notyfikowanej jednostki kontrolującej i notyfikowanego laboratorium z Prezesem UTK w zakresie przedstawienia wszystkich niezbędnych dokumentów, materiałów oraz informacji wymaganych do ustalenia, czy podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei i bezpieczeństwa kolei;
- 29) w projektowanym art. 25t zostaje wprowadzona delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, które określi wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w przypadkach odstępstw od stosowania TSI lub w odniesieniu do punktów otwartych i szczególnych przypadków, dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwych TSI. Przedmiotowy przepis zostaje wprowadzony w celu zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i zapewnienia zgodności z przepisami Unii Europejskiej;
- 30) nowo projektowany art. 25ta wprowadza delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, które określi wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów, zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności,

procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów, procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI. Przedmiotowy przepis zostaje wprowadzony w celu zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i zapewnienia zgodności z przepisami Unii Europejskiej;

- 31) zmiana art. 28e ust. 2 ma na celu ujednolicenie stosowanej terminologii w zakresie zniesienia podziału na system kolei konwencjonalnych i system kolei dużych prędkości połączeniu ich w transeuropejski system kolei;
- 32) nowo projektowany przepis w art. 32 dodaje ust. 1a, który wprowadza obowiązek umieszczania w regulaminie opracowywanym przez zarządcę infrastruktury linku do strony internetowej, na której zamieszczony jest rejestr zarządzanej przez niego infrastruktury. Celem wprowadzenia przepisu jest transpozycja art. 35 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej;
- 33) nowo projektowany art. 66 ust. 1 pkt 5 nakłada sankcje na dysponenta pojazdu kolejowego, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem;
- 34) art. 2 ustawy zmieniającej ustawę o transporcie kolejowym zawiera przepis przejściowy mówiący o tym, że dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego oraz dokumenty dopuszczenia do eksploatacji pojazdów w ruchu międzynarodowym wydane na mocy umów międzynarodowych zachowują swoją ważność. Ponadto przepis ten stanowi, że do postępowań wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe;
- 35) art. 3 wprowadza okres przejściowy dla aktów wykonawczych wydanych na podstawie niniejszej ustawy;
- 36) art. 4 określa *vacatio legis* projektowanej ustawy.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Nie zanotowano zainteresowania żadnego podmiotu pracami nad projektem ustawy.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa ma na celu transponowanie dyrektywy 2008/57/WE, 2009/131/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE do prawa krajowego.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanej ustawy będą miały zastosowanie do uczestników rynku kolejowego – Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników, zarządców infrastruktury kolejowej, organów zawierających umowy o świadczenie usług publicznych, a także innych podmiotów zaangażowanych w proces wydawania zezwolenia na dopuszczanie do eksploatacji.

### 2. Omówienie wyników konsultacji społecznych

Projekt ustawy w ramach konsultacji społecznych został przesłany do:

- 1) PKP SA;
- 2) PKP PLK SA;
- 3) PKP CARGO S.A.;
- 4) PKP Intercity Sp. z o.o.;
- 5) PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
- 7) Arriva PCC;
- 8) Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.;
- 9) „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.;
- 10) Veolia Transport Polska;
- 11) Urzędu Transportu Kolejowego;
- 12) Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa;
- 13) Instytutu Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 14) Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

W związku z uwagami, jakie pojawiły się odnośnie do rzonego projektu ustawy (w ramach konsultacji społecznych wpłynęły uwagi od: PKP S.A., PKP PLK S.A., PKP CARGO S.A., PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o., PKP Intercity Sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, CNTK oraz Prezesa UTK) zaistniała konieczność zorganizowania spotkań uzgodnieniowych, które

wyeliminowały wątpliwości związane z poszczególnymi zapisami zaproponowanymi przez wnioskodawców. Zdecydowana większość uwag została uwzględniona podczas dalszych prac nad przedmiotowym projektem ustawy. Doprecyzowano projekt pod względem merytorycznym, poprawiono systematykę ustawy, wprowadzono szereg zmian ułatwiających odbiór i czytelność proponowanych regulacji. Biorąc pod uwagę fakt, iż transpozycja dyrektywy UE nie wymaga jej dosłownego przepisania do prawa krajowego, a także uwzględniając wyniki konsultacji społecznych, proponowane przepisy ustawy w chwili obecnej oddają znaczenie, cel zawarty w transponowanych dyrektywach oraz są zrozumiałe na gruncie prawodawstwa polskiego.

### 3. Wpływ regulacji na:

- a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Skutki wdrożenia dyrektywy 2008/57/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE dla sektora finansów publicznych związane są z realizacją nowych zadań nałożonych na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Koszty obejmują zakup sprzętu informatycznego i oprogramowania. W rozbiciu na poszczególne pozycje oraz okresy koszty te kształtować się będą następująco:

- zakup sprzętu informatycznego – 1 000 tys. zł

Sprzęt komputerowy i specjalizowane urządzenia sieciowe umożliwiające rozszerzenie możliwości i zakres usług w sieciach lokalnych oraz systemy składowania i odzyskiwania danych, zwiększenie przepustowości transmisji informacji i bezpieczeństwa w sieciach lokalnych oraz bezpośrednio na serwerach usług i komputerowych stacjach roboczych.

- zakup oprogramowania – 1 000 tys. zł

Oprogramowanie systemowe serwerów i stacji roboczych. Systemy ochrony i monitorowania transmisji danych oraz dostępu do zasobów sieci. Wykonanie dedykowanego systemu informatycznego do obsługi rejestru taboru i krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

- nie przewiduje się wzrostu zatrudnienia w UTK, związanego z wejściem w życie ustawy.

Wdrożenie nowych zadań przez UTK w roku 2012 nie wpłynie na zmianę planu wydatków w związku z czym nie ma zastosowania art. 50 ust. 1a ustawy o finansach publicznych.

Wdrożenie nowych zadań przez UTK w roku 2012 zostanie sfinansowane z wydatków planowanych w projekcie ustawie budżetowej na rok 2012 w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego.

Wdrożenie nowych zadań przez UTK realizowane jest w celu:

- zapewnienia interoperacyjności systemu kolei znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rozszerzenia zakresu stosowania interoperacyjności na cały system kolei w Polsce poprzez wydawanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego lub podsystemu strukturalnego;
- zagwarantowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego poprzez ustanowienie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz procedury jego certyfikacji;
- ustanowienia jednego zestandaryzowanego systemu ewidencji pojazdów kolejowych zgodnego z przepisami Komisji Europejskiej poprzez wdrożenie, prowadzenie i udostępnianie krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- ujednoczenia procedur i zmniejszenia obciążeń administracyjnych poprzez usprawnienie dotychczasowych procedur dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych i wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności oraz poprzez wdrożenie zasad „nowego podejścia” w procedurach oceny zgodności.

Szacowane zwiększone dochody do budżetu państwa z tytułu opłat pobieranych przez Prezesa UTK za nowo nałożone zadania wyniosą około 6 mln zł.

b) rynek pracy

Brak wpływu na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Stopniowe rozszerzenie zakresu stosowania interoperacyjności na cały system kolejowy wpłynie korzystnie na poprawę oferty przewozowej w połączeniach międzynarodowych, umożliwiających jednocześnie obsługę połączeń krajowych w dozwolonym zakresie. Rozszerzenie zakresu stosowania interoperacyjności może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego, wzrostu konkurencji w sektorze międzynarodowych pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych oraz generowanie zysków dla przedsiębiorstw kolejowych.

Ponadto regulacja ta nakłada przed dopuszczeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji obowiązek określenia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM). Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM) wagonów towarowych powinien uzyskać od Prezesa UTK certyfikat.

d) sytuację i rozwój regionalny

Brak wpływu na rozwój regionalny.