

## UZASADNIENIE

Celem nowelizacji jest dostosowanie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, do przepisów prawa Unii Europejskiej w odniesieniu do następujących zagadnień:

- 1) dopuszczanie do eksploatacji wyrobów oraz określonych części systemu kolei w celu osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei w UE;
- 2) prowadzenie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej;
- 3) certyfikowanie podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych.

W powyższym zakresie projekt ustawy zapewnia transpozycję dyrektywy Komisji Europejskiej 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 57 z 2.3.2011, str. 21), zwanej dalej „dyrektywą 2011/18/UE”. Przepisy ustawy mają ponadto na celu dostosowanie prawa krajowego w zakresie umożliwiającym wykonanie decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1), zwanej dalej „decyzją 2011/633/UE”, oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011, str. 22), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 445/2011”.

### 2. Transpozycja dyrektywy 2011/18/UE

Dyrektywa 2011/18/UE wprowadza zmiany w zakresie klasyfikacji podsystemów strukturalnych systemu kolei dokonując podziału podsystemu „Sterowanie” na dwie części – przytorową i pokładową (projektowany art. 25a ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej). Zmiana jest spowodowana faktem, iż podsystem „Sterowanie” składa się z urządzeń przytorowych i pokładowych, które współpracują ze sobą, jednakże fizycznie są instalowane na różnych podsystemach: „Tabor” i „Infrastruktura” zatem należy je uznać za dwa oddzielne podsystemy.

Zmiany przewidziane w dyrektywie obejmują także:

- 1) Zmianę procedur weryfikacji elementów podsystemów strukturalnych nieobjętych obowiązkiem stosowania wymagań interoperacyjności lub podsystemów, w skład których wchodzi typy urządzeń lub typy budowli, nieujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności. Dla których badania są przeprowadzane przez jednostki upoważnione i w przypadku których zastosowanie mają przepisy krajowe. Odpowiednie przepisy w tym zakresie zawarte są w projektowanym art. 22f;
- 2) Określenie przesłanek przeprowadzania pośredniej weryfikacji WE podsystemu oraz wydawania dokumentów jej towarzyszących: pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu oraz pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu. Zmiany oraz dodanie nowych jednostek w art. 25cb mają na celu doprecyzowanie procedury pośredniej weryfikacji WE podsystemu. Przepisy te określają: okoliczności, kiedy i na jakich etapach może być przeprowadzona pośrednia weryfikacja WE podsystemu, podmioty, które mogą wnioskować o przeprowadzenie takiej weryfikacji oraz dokumenty, które są wydawane po jej zakończeniu, zarówno przez jednostkę notyfikowaną, jak i przez wnioskodawcę.

W projekcie ustawy (art. 22g) przewidziano zmianę sposobu wyboru podmiotów, które przeprowadzają badania techniczne niezbędne do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji określonych typów urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych. W dotychczasowym stanie prawnym podmioty te były wskazywane bezpośrednio w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Mając na uwadze różnorodność form prawnych, w jakich działają podmioty uprawnione do przeprowadzania tych badań (instytuty badawcze, spółki prawa handlowego, szkoły wyższe), jak również różnice w zakresie ich potencjału organizacyjnego i technicznego, projektodawca zaproponował określenie ustawowych wymagań, jakie powinny zostać spełnione, a następnie zweryfikowane, przez centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach kolejnictwa w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu wykonywanych badań.

W odniesieniu do wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu dla typów pojazdów kolejowych, należy wskazać, iż dopuszczenie w tym trybie może nastąpić jedynie dla pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych i liniach kolejowych, które ze względów funkcjonalnych są wyodrębnione z systemu kolei. W pozostałym

zakresie pojazdy kolejowe wprowadzane do eksploatacji powinny uzyskać zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdu kolejowego zgodnego z TSI albo niezgodnego z TSI, w jednym z trybów przewidzianych w art. 23b–23g ustawy o transporcie kolejowym.

Podmioty wyznaczone w trybie dodawanego art. 22g wraz z podmiotami wyznaczonymi do badania pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, które zostały określone w przepisach wydanych na podstawie projektowanego art. 25ta ust. 1 pkt 8, będą łącznie tworzyć grupę określaną w prawie Unii Europejskiej jako tzw. podmioty wyznaczone, wskazane do przeprowadzania badań i certyfikacji niezbędnych do dopuszczania do eksploatacji pojazdów, urządzeń i budowli, w przypadkach gdy nie stosuje się technicznych specyfikacji interoperacyjności.

Zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej w przypadku dopuszczenia do eksploatacji w oparciu o wymagania krajowe podmiot wyznaczony przez państwa członkowskie (zob. uzasadnienie do art. 22g) stosuje procedurę zbliżoną do procedury weryfikacji WE, sporządzając certyfikat oraz opracowując dokumentację techniczną. Wnioskodawca natomiast sporządza deklarację zgodności z wymaganiami obowiązującymi w danym państwie członkowskim.<sup>1</sup> Mając powyższe na uwadze, jak również uwzględniając dotychczasowe rozwiązania obowiązujące w Polsce polegające na przeprowadzaniu badań technicznych w odniesieniu do typów urządzeń i typów budowli, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w art. 22f ustawy zmienianej zaproponowano, aby dopuszczanie do eksploatacji typów urządzeń i typów budowli (w ograniczonym zakresie także typów pojazdów kolejowych) stosowanych w kolejnictwie, dla których nie stosuje się wymagań określonych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, następowało w sposób zbliżony do dopuszczania do eksploatacji składników interoperacyjności.

## 2. Zapewnienie wykonania rozporządzenia (UE) nr 445/2011

Zmiany w zakresie zasad certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych polegają na doprecyzowaniu zadań Prezesa UTK

---

<sup>1</sup> Pkt 4.2.2 Zalecenie Komisji 2011/217/UE z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz. Urz. UE L 95 z 08.04.2011, str. 1–29), s. 10.

w odniesieniu do certyfikowania podmiotów zajmujących się utrzymaniem wagonów towarowych, które wykonują w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określonych w rozporządzeniu (UE) nr 445/2011. Podmioty te – stosownie do postanowień rozporządzenia (UE) nr 445/2011 – podlegają certyfikacji dobrowolnej. Dotychczasowe brzmienie art. 23j ust. 4 wskazywało, że Prezes UTK jest właściwy jedynie w sprawach certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych (ECM), które są obowiązane do uzyskania odpowiedniego certyfikatu.

W celu wyeliminowania problemu dotyczącego dublowania wydawania dokumentów potwierdzających sprawność techniczną wagonów towarowych wynikającego z braku spójności pomiędzy aktualnym brzmieniem art. 24 ustawy zmienianej a przepisami rozporządzenia (UE) nr 445/2011, wprowadzono zmiany w tym artykule polegające na zwolnieniu z obowiązku wydawania świadectw sprawności technicznej dla wagonów towarowych objętych systemem utrzymania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), dla których podmiot ten wydał dokument (zapewnienie) dopuszczenia do eksploatacji, a w przypadku uprzedniego wycofania z eksploatacji – przywrócenia do eksploatacji, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011. Zasada ta będzie miała zastosowanie do wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) certyfikowanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011, w tym również do tych, które uzyskały wymagany certyfikat w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej i wykonują funkcje utrzymania dla wagonów towarowych zarejestrowanych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) w Polsce.

Mając na uwadze, iż przepisy § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 9, poz. 63), określają obowiązek posiadania przez obsługę pociągu świadectwa sprawności technicznej, w celu m.in. umożliwienia przeprowadzenia czynności kontrolnych przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, przywołane rozporządzenie zostanie zastąpione nowym rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 25 ust. 1 nowelizowanej ustawy. Konsekwencją projektowanych zmian będzie również konieczność wydania nowego rozporządzenia zastępującego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia

15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37, poz. 330, z późn. zm.).

#### Omówienie szczegółowych rozwiązań przyjętych w projekcie ustawy

Art. 1 pkt 1 – zmiana o charakterze redakcyjnym w związku z uchyceniem art. 23 ust. 1 ustawy zmienianej (art. 1 pkt 7 ustawy zmieniającej). Dopuszczanie do eksploatacji urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, w tym również na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze będzie realizowane na warunkach i w trybie przewidzianych w art. 22f ustawy zmienianej.

Art. 1 pkt 2 lit. a – definicja krajowego rejestru infrastruktury kolejowej poprzez wskazanie, iż rejestr obejmuje dane dotyczące infrastruktury kolejowej oraz bocznic kolejowych. Bocznic kolejowe w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym nie wchodzi w skład infrastruktury kolejowej (zob. definicje tych określeń w art. 4 pkt 1 i 10 ustawy zmienianej), natomiast wymóg ich uwzględniania w krajowych rejestrach infrastruktury kolejowej wynika z art. 5 decyzji 2011/633/UE.

Art. 1 pkt 2 lit. b i c – zmiany o charakterze redakcyjnym i doprecyzowującym. W zakresie definicji określonej w art. 4 pkt 14 określenie „typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego” zastąpiono określeniem „typu budowli”, bowiem ilekroć ustawa posługuje się określeniem „typ budowli” należy przez to rozumieć typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, stąd nie ma potrzeby rozbudowywania definiendum w tej definicji. Analogicznej zmiany dokonano w odniesieniu do typu urządzeń w art. 4 pkt 14a ustawy zmienianej. Należy przy tym wskazać, że określenie „przeznaczony do prowadzenia ruchu kolejowego” należy rozumieć szeroko, z uwzględnieniem określonych budowli stanowiących elementy nawierzchni kolejowej, urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, łączności i elektroenergetyki trakcyjnej, mając na względzie wpływ danego urządzenia lub budowli na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Art. 1 pkt 2 lit. d – dostosowanie definicji pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu do zmian wprowadzonych dyrektywą 2011/18/UE (zmieniany załącznik III pkt 2.2.1) w zakresie odnoszącym się do możliwości wydawania takiego certyfikatu dla określonych części podsystemu.

Art. 1 pkt 2 lit. e – dostosowanie definicji pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu do zmian wprowadzonych dyrektywą 2011/18/UE (zmieniany załącznik III pkt 2.2.1) w zakresie odnoszącym się do możliwości wydawania takiej deklaracji dla określonych części podsystemu.

Art. 1 pkt 2 lit. f – zmiana definicji deklaracji zgodności z typem wynika z konieczności dostosowania jej do zmian wprowadzanych dyrektywą 2011/18/UE (zmieniany załącznik II pkt 2) w zakresie odnoszącym się do deklaracji weryfikacji podsystemów w przypadku przepisów krajowych. Ponadto zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej w przypadku dopuszczenia do eksploatacji w oparciu o wymagania krajowe podmiot wyznaczony przez państwa członkowskie (zob. uzasadnienie do art. 22g) stosuje procedurę zbliżoną do procedury weryfikacji WE, sporządzając certyfikat oraz opracowując dokumentację techniczną. Wnioskodawca natomiast sporządza deklarację zgodności z wymaganiami obowiązującymi w danym państwie członkowskim. Mając powyższe na uwadze, jak również uwzględniając dotychczasowe rozwiązania obowiązujące w Polsce polegające na przeprowadzaniu badań technicznych w odniesieniu do typów urządzeń i typów budowli, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, zaproponowano w art. 22f nowelizowanej ustawy, aby dopuszczanie do eksploatacji typów urządzeń i typów budowli (w ograniczonym zakresie także typów pojazdów kolejowych) stosowanych w kolejnictwie, dla których nie stosuje się wymagań określonych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, następowało w sposób zbliżony do dopuszczania do eksploatacji składników interoperacyjności. Należy również zwrócić uwagę na fakt, iż w katalogu podmiotów mogących taką deklarację wystawić występuje użytkownik bocznic. Wynika to z faktu, iż przepisy te będą miały również zastosowanie do bocznic kolejowych, których nie obejmuje swoimi regulacjami prawo Unii Europejskiej, a jedynie prawo krajowe.

Art. 1 pkt 2 lit. g – zmianę definicji dopuszczenia do eksploatacji typu polega na jej uproszczeniu poprzez skrócenie nazw „budowla przeznaczona do prowadzenia ruchu kolejowego” oraz „urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego” na „budowlę” i „urządzenie”. Zmiana ta wynika z konieczności ujednolicenia nazewnictwa w tym zakresie stosowanego w ustawie oraz w innych aktach prawnych dotyczących dopuszczania do eksploatacji.

Art. 1 pkt 3 lit. a – zmiana przepisu w art. 13 ust. 1a pkt 3 wynika z konieczności dostosowania przepisów ustawy do rozporządzenia (UE) nr 445/2011. Zmiana ta reguluje zadania Prezesa UTK w zakresie certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, dodając możliwość certyfikacji fakultatywnej. Ponadto dodanie przepisu w art. 13 ust. 3 pkt 3a jest spowodowane dodaniem procedury przyznawania, odmawiania przyznania, cofania, zawieszania i zmiany zakresu uprawnień jednostkom organizacyjnym do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, a także kontroli spełniania przez jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania tych czynności wymagań określonych w art. 22g ust. 2. Zadania w tym zakresie zostały nadane Prezesowi UTK jako krajowej władzy bezpieczeństwa.

Art. 1 pkt 3 lit. b – zmiana brzmienia w art. 13 ust. 2 pkt 3 spowodowana jest koniecznością doprecyzowania procedury dopuszczania do eksploatacji budowli i urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których uzyskuje się świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu. Procedura ta została uzupełniona o odmowę wydania i cofanie świadectw oraz prowadzenie ich rejestru. Wobec tego zostały dodane odpowiednie zadania Prezesowi UTK w tym zakresie. Natomiast nowo projektowany przepis art. 13 ust. 2 pkt 7a wynika z dostosowania do decyzji 2011/633/UE i dodaje on zadanie Prezesowi UTK pełniącemu funkcję krajowej władzy bezpieczeństwa w zakresie prowadzenia i aktualizacji krajowego rejestru infrastruktury.

Art. 1 pkt 4 – zmiana przepisu w art. 14 ust. 2 pkt 2 rozszerza kompetencje Prezesa UTK dotyczące wyłączania z eksploatacji pojazdów kolejowych oraz ograniczania ich eksploatacji, gdy nie zostały one dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub w przypadku wagonów towarowych, gdy nie spełniają wymagań określonych w przepisach rozporządzenia (UE) nr 445/2011. Rozszerzenie kompetencji Prezesa w tym zakresie pozwala na zwiększenie kontroli nad eksploatacją pojazdów kolejowych.

Art. 1 pkt 5 – zmiana o charakterze redakcyjnym w związku z koniecznością dostosowania brzmienia art. 16 do zmian definicji zawartych w art. 4 pkt 14 i 15 (zob. uzasadnienie do art. 1 pkt 2 lit. b i c).

Art. 1 pkt 6 lit. a – zmiany przepisów wprowadzone w art. 19 ust. 1 wynikają z konieczności ujednolicenia nazewnictwa i doprecyzowania zakresu dokumentów dopuszczających do eksploatacji urządzenia, budowle oraz pojazdy kolejowe, wydawanych przez Prezesa UTK dla zarządców zwolnionych z obowiązku autoryzacji bezpieczeństwa.

Art. 1 pkt 6 lit. b – zmiany przepisów wprowadzone w art. 19 ust. 2 wynikają z konieczności ujednolicenia nazewnictwa i doprecyzowania zakresu dokumentów dopuszczających do eksploatacji pojazdy kolejowe, wydawanych przez Prezesa UTK dla przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

Art. 1 pkt 6 lit. c – zmiany przepisów wprowadzone w art. 19 ust. 3 wynikają z konieczności ujednolicenia nazewnictwa i doprecyzowania zakresu dokumentów dopuszczających do eksploatacji urządzenia, budowle oraz pojazdy kolejowe, wydawanych przez Prezesa UTK dla użytkowników bocznic kolejowych.

Art. 1 pkt 7 – nowe przepisy dodane w art. 22f upraszczają i precyzują procedury dopuszczania do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia typu:

- 1) na sieci kolejowej lub jej części nieobjętej obowiązkiem stosowania TSI;
- 2) wchodzących w skład podsystemu strukturalnego, nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności;
- 3) objętych odstępstwami od stosowania wymagań zawartych w TSI;
- 4) ujętych we właściwych TSI jako przypadki szczególne lub punkty otwarte;
- 5) na bocznicach kolejowych;
- 6) na infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm;
- 7) w metrze;
- 8) na sieci kolejowej, która jest funkcjonalnie wyodrębniona z systemu kolei i przeznaczona tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

Przepisy te stosuje się również w przypadku dopuszczania do eksploatacji typów pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie:



- 1) na bocznicach kolejowych;
- 2) na infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm;
- 3) w metrze;
- 4) na sieci kolejowej, która jest funkcjonalnie wyodrębniona z systemu kolei i przeznaczona tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

Przepisy określają: jednostki, które mogą przeprowadzić badania konieczne do przeprowadzenia w celu dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia lub typu budowli lub typu pojazdu kolejowego, procedurę dopuszczania do eksploatacji, podmioty, które mogą wnioskować o wydanie świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji, oraz organ właściwy w sprawach wydawania świadectw, odmowy ich wydania i cofania świadectw.

Uproszczenie procedury w porównaniu ze stanem dotychczasowym – w związku z wątpliwościami interpretacyjnymi, które wynikają z obecnego brzmienia tych przepisów – polega na doprecyzowaniu obowiązku dopuszczania tylko pierwszego egzemplarza typu urządzenia lub budowli oraz braku konieczności dopuszczania typu urządzenia lub budowli ujętych w TSI jako składniki interoperacyjności i objętych deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

Ponadto zmieniona procedura jest spójna z procedurą wynikającą z prawa Unii Europejskiej w zakresie dopuszczania części krajowej podsystemu. Procedura ta polega na przeprowadzeniu przez jednostkę badawczą procesu certyfikacji, a następnie wystawieniu przez producenta albo inny podmiot, który zamierza wprowadzić wyrób do eksploatacji, odpowiedniej deklaracji.

W przypadku typów urządzeń, budowli lub pojazdów wprowadzanych po raz pierwszy do eksploatacji lub gdy konieczne jest wykonanie prób eksploatacyjnych, świadectwa są wydawane na czas określony z możliwością wydania kolejnego świadectwa na czas określony, w przypadku konieczności przedłużenia wykonywanych prób. W odniesieniu do pozostałych przypadków Prezes UTK wydaje świadectwa na czas nieokreślony.

W projektowanym art. 22f ust. 8 i 9 określono przesłanki cofnięcia świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu. W razie stwierdzenia w toku eksploatacji, że

budowle (urządzenia) określonego typu nie zapewniają wymaganego poziomu bezpieczeństwa, Prezes UTK wydaje decyzję o cofnięciu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

Cofnięcie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego dla określonego typu urządzenia (budowli) skutkuje obowiązkiem wycofania z eksploatacji wszystkich urządzeń (budowli) zgodnych z dopuszczonym typem, bowiem – mając na uwadze postanowienia projektowanego art. 22f ust. 7 – takie urządzenia (budowle) mogą być eksploatowane tylko pod warunkiem istnienia ważnego świadectwa potwierdzającego dopuszczenie do eksploatacji określonego typu urządzeń (budowli).

Oprócz obowiązku wycofania z eksploatacji, projektodawca przewidział w art. 22f ust. 9 konsekwencje związane z obowiązkiem wykupu lub powiadomienia o stwierdzonych zagrożeniach, różnicując je w zależności od statusu podmiotu, który wprowadził do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określony typ budowli (urządzenia).

Biorąc pod uwagę zawodowy charakter działalności producentów wyrobów stosowanych w kolejnictwie i ryzyka z tym związane, jak również analogiczne rozwiązania przewidziane w innych ustawach określających zasady wprowadzania wyrobów do obrotu [por. art. 31a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. Nr 92, poz. 881, z późn. zm.)], w decyzji o cofnięciu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego na wniosek producenta, Prezes UTK może nałożyć na niego obowiązek odkupienia urządzeń (budowli) zgodnych z typem, dla którego świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu zostało cofnięte (art. 22f ust. 9 pkt 1).

Przepis art. 22f ust. 9 pkt 2 statuujący obowiązek dokonania powiadomienia o stwierdzonych zagrożeniach, może być stosowany także do innych oprócz producenta, podmiotów, które wprowadzają do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określony typ budowli (urządzenia) na podstawie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

Projektodawca w przepisie ust. 11 zawarł zastrzeżenie, że dany typ urządzenia lub budowli wymaga uzyskania świadectwa dopuszczenia typu, o ile nie jest on objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, gdyż może zdarzyć się sytuacja, że pojedynczy element zabudowywany w podsystemie objętym odstępstwem lub nieobjętym zakresem geograficznym stosowania

technicznych specyfikacji interoperacyjności będzie już posiadał deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności. W tym przypadku nie ma konieczności uzyskiwania dla niego świadectwa dopuszczenia typu. Ponadto w przypadkach, gdy dane typy posiadają już deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oznacza to, że były przebadane i są dopuszczone do obrotu. Należy zatem w takich przypadkach dążyć do eliminacji powtarzania badań, które zostały już przeprowadzone, ograniczania kosztów dopuszczania do eksploatacji w systemie kolei oraz wprowadzania zasad wzajemnego uznawania.

Nowo projektowane brzmienie art. 22f ust. 13 daje delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji na określenie:

- 1) trybu wydawania, odmowy wydania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 2) wykazu rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 3) zakresu badań technicznych koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem;
- 4) szczegółowych warunków i trybu wydawania certyfikatów zgodności typu, certyfikatów zgodności z typem oraz deklaracji zgodności z typem;
- 5) procedury oceny zgodności z typem;
- 6) wzoru:
  - a) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu,
  - b) certyfikatu zgodności typu,
  - c) certyfikatu zgodności z typem,
  - d) deklaracji zgodności z typem.

Ww. rozporządzenie ma na celu precyzyjne i kompleksowe określenie procedur dopuszczania do eksploatacji typów urządzeń, budowli oraz pojazdów kolejowych, które nie podlegają dopuszczaniu zgodnie z wymaganiami zawartymi w TSI, oraz doprowadzenie do ujednoczenia krajowego systemu dopuszczania do eksploatacji z systemem dopuszczeń opartym na zasadach oceny zgodności i wspólnego rynku. W przepisach wydanych na podstawie tego upoważnienia zostaną określone tryby postępowania dla wszystkich uczestników procesu dopuszczania do eksploatacji:

Prezesa UTK, jednostek upoważnionych oraz wnioskodawców oraz zostaną określone wzory dokumentów, które wydaje każda ze stron zaangażowanych w proces.

Wytyczna do rozporządzenia wydawanego na podstawie ust. 13 zawarta w ust. 14 pkt 3 odnosi się do polskich i europejskich norm, wewnętrznych instrukcji i wymagań zarządców oraz przewoźników kolejowych, prac naukowych, procedur badawczych realizowanych przez jednostki uprawnione do badań urządzeń i budowli stosowanych w kolejnictwie.

Natomiast nowo projektowany art. 22g określa warunki upoważniania jednostek organizacyjnych wykonujących badania techniczne konieczne do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawaniu certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, ponadto określa wymagania dla tych jednostek oraz procedury ich upoważniania, cofania upoważnień i rozszerzania upoważnień. Dodanie tego artykułu spowodowane jest dotychczasowym brakiem jakichkolwiek przepisów prawnych określających wymagania dla ww. jednostek oraz ich procedurę wyboru. Ponadto kształt dodanych przepisów wynika z konieczności stworzenia wymagań zbliżonych do wymagań stawianych jednostkom notyfikowanym, ponieważ jednostki te będą stosować procedury badań i certyfikacji zbliżone do procedur WE wskazanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności.

Art. 1 pkt 8 – uchylono przepisy art. 23 ust. 1, 2 oraz 6–8, które dotychczas określały zasady i tryb wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, w związku ze zmianami w sposobie uzyskiwania tych dokumentów i wprowadzania urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, które zostały określone w nowo dodawanych art. 22f i 22g.

Art. 1 pkt 9 – dodanie przepisu w art. 23a ust. 1 pkt 3 lit. d wynika z konieczności dostosowania przepisów ustawy do rozporządzenia (UE) nr 445/2011.

Art. 1 pkt 10 lit. a – nowo projektowane przepisy oraz zmiany w art. 23b uszczegóławiają procedurę dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz ujednolicają stosowane nazewnictwo w celu ułatwienia interpretacji przepisów w zakresie dopuszczania do eksploatacji pojazdów. Projektowany przepis nakłada obowiązek przeprowadzania badań pojazdów niezgodnych z TSI. Obowiązek ten dotyczy tylko pojazdów nowych lub

modernizowanych. Nie dotyczy natomiast pojazdów dotychczas dopuszczonych, posiadających świadectwo dopuszczenia typu.

Art. 1 pkt 10 lit. b – zmiana w art. 23b ust. 10 wynika z konieczności doprecyzowania zakresu dokumentacji dołączanej do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

Art. 1 pkt 11 – dodawane przepisy w art. 23e ust. 2 pkt 3 i 4 uszczegółwiają zakres dokumentacji dołączanej do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczanie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

Art. 1 pkt 12 – w związku z określeniem w przepisach wydawanych na podstawie art. 25ta wykazu podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, niezbędne jest dokonanie zmian redakcyjnych w tym przepisie, wskazujących na obowiązek załączenia przez wnioskodawcę wyników badań przeprowadzonych przez ten podmiot.

Art. 1 pkt 13 – zmiany w art. 23j ust. 4–6 wynikają bezpośrednio z dostosowania do postanowień rozporządzenia (UE) nr 445/2011 i mają na celu: stworzenie zasad fakultatywnej certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych, określenie zasad wydawania certyfikatów, odmawiania ich wydania, ograniczania zakresu ich stosowania, zawieszania, przywracania, cofania oraz przedłużania ich ważności, oraz uznawania certyfikatów wydanych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej na zasadach zgodnych z ww. rozporządzeniem.

Art. 1 pkt 14 – dodany w art. 24 ust. 4a wynika bezpośrednio z dostosowania do postanowień rozporządzenia (UE) nr 445/2011 i ma na celu usunięcie obowiązku wydawania świadectwa sprawności technicznej przez przewoźnika dla wagonów towarowych, dla których podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) wydał zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji, określone w art. 3 ust. 2 lit. f i g rozporządzenia (UE) nr 445/2011. Ma to na celu uniknięcie sytuacji dublowania czynności i wydawania ekwiwalentnych dokumentów potwierdzających ten sam stan faktyczny.

Art. 1 pkt 15 lit. a – zmiana brzmienia wprowadzenia do wyliczenia w art. 25a ust. 1 ma na celu zmianę odesłań, spowodowaną uchycieniem art. 23 ust. 1.

Art. 1 pkt 15 lit. b – zmienione brzmienie ust. 2 pkt 1 w art. 25a ma na celu doprecyzowanie podziału podsystemu strukturalnego sterowania wchodzącego w skład

systemu kolei. Zmiany te wynikają z wdrożenia przepisów dyrektywy 2011/18/UE i polegają na wprowadzeniu podziału na część pokładową i przytorową tego podsystemu.

Art. 1 pkt 15 lit. c – zmiana brzmienia art. 25a ust. 3 ma na celu usunięcie opisu podsystemów z ustawy, ponieważ szczegółowy opis każdego z podsystemów zawierają poszczególne TSI.

Art. 1 pkt 16 – zmiana brzmienia art. 25b ust. 1 i 2 ma na celu uaktualnienie odwołań do ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

Art. 1 pkt 17 oraz 18 lit. a – do katalogu podmiotów, które mogą wystawiać deklarację weryfikacji WE podsystemu, wnioskować o przeprowadzenie certyfikacji przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą w ramach procedury weryfikacji WE podsystemu dodano wykonawcę modernizacji.

Art. 1 pkt 18 lit. b–f – zmiany oraz dodanie nowych jednostek w art. 25ca i art. 25cb mają na celu doprecyzowanie procedury pośredniej weryfikacji WE podsystemu. Przepisy te wynikają bezpośrednio z transpozycji dyrektywy 2011/18/UE i określają: okoliczności, kiedy i na jakich etapach może być przeprowadzona pośrednia weryfikacja WE podsystemu, podmioty, które mogą wnioskować o przeprowadzenie takiej weryfikacji, oraz dokumenty, które są wydawane po jej zakończeniu, zarówno przez jednostkę notyfikowaną, jak i przez wnioskodawcę.

Pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu sporządzany może być na wniosek w celu sprawdzenia podsystemu:

- na określonych etapach procedury weryfikacyjnej lub
- dla poszczególnych części podsystemu strukturalnego, wtedy gdy zezwala na to odpowiednia TSI.

Jeżeli odpowiednia TSI dopuszcza pośrednią ocenę podsystemu dla poszczególnych części, wnioskodawca przed każdorazowym sprawdzeniem części podsystemu musi złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla każdej części. Ponadto wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla etapu projektu oraz dla etapu produkcji. Podsystem lub określone części podsystemu sprawdza się na każdym z następujących etapów:

- całościowego projektu,
- produkcji: budowy, w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, montażu elementów oraz całościowego dostosowania,

– końcowych próbach podsystemu.

Jednostka notyfikowana może wydać pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów.

Końcowe próby całego podsystemu, o których mowa w projektowanym art. 25cb ust. 6 pkt 8, polegają na sprawdzeniu przez jednostkę notyfikowaną kompletnego, zainstalowanego w pełni funkcjonalnego podsystemu zgodnie z dokumentacją techniczną, który posiada odpowiednie certyfikaty pośrednie wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.

Nie jest możliwe takie wskazanie przypadków, w których pośredni certyfikat WE wydawany jest dla części podsystemu, a w których wydawany jest dla całości podsystemu. Wynika to z dużej liczby przypadków dla których taki certyfikat może być wydawany. Konieczne jest zatem na poziomie ustawy pozostawienie dowolności w tym zakresie. Konkretnie przypadki będą wynikać po pierwsze z TSI dla poszczególnych podsystemów strukturalnych (energia, sterowanie, infrastruktura i tabor) i określonych w nich możliwości podziału poszczególnych podsystemów na części oraz z zakresu przeprowadzanych prac inwestycyjnych (całościowa instalacja nowego podsystemu, modernizacja/odnowienie istniejącego podsystemu lub tylko jego części, lub wymiana części zamiennych). Tak więc konkretne sytuacje będą determinowały sposób wydawania pośredniego certyfikatu weryfikacji WE, a próba sztywnego ich określenia na poziomie ustawy może spowodować rzeczywiste ograniczenia w procesie dopuszczania do eksploatacji podsystemów.

Art. 1 pkt 19 lit. a – zmiany w art. 25d ust. 1 pkt 2 i 3 mają na celu doprecyzowanie terminologii w zakresie podsystemów nieobjętych zakresem stosowania TSI lub elementów podsystemów strukturalnych nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności.

Art. 1 pkt 19 lit. b – uchylenie ust. 6 w art. 25d spowodowane jest zmianą podmiotu wyznaczonego do przeprowadzania badań elementów podsystemów strukturalnych w przypadkach:

- 1) sieci kolejowej lub jej części nieobjętej obowiązkiem stosowania TSI;
- 2) budowli i urządzeń wchodzących w skład podsystemu strukturalnego, nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności;
- 3) objętych odstępstwami od stosowania wymagań zawartych w TSI;

4) ujętych we właściwych TSI jako przypadki szczególne lub punkty otwarte dla których konieczne jest zastosowanie wymagań zawartych w krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych.

Dotychczas podmiotami tymi były notyfikowane jednostki certyfikujące, natomiast jednostki te mogą przeprowadzać badania jedynie w oparciu o przepisy zawarte w TSI, a nie w oparciu o przepisy krajowe. W oparciu o przepisy krajowe badania będą przeprowadzać jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem.

Art. 1 pkt 20 – przepisy prawa Unii Europejskiej przewidują, że zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji jest wymagane w odniesieniu do wszystkich części systemu kolei: linii TEN-T i linii poza TEN-T, zarówno linii kolei dużych prędkości, jak i kolei konwencjonalnych, oraz podsystemów składających się na pojazdy poruszające się po takich liniach, niezależnie od tego, czy istnieją odpowiednie TSI.<sup>2</sup> W świetle powyższego zmiany w art. 25e mają na celu precyzyjne określenie warunków dopuszczania do eksploatacji elementów wchodzących w skład podsystemu strukturalnego oraz szczegółowego zakresu dokumentacji składanej we wnioskach o dopuszczenie podsystemu strukturalnego do eksploatacji, w tym również w części, dla której badania są realizowane przez jednostki, o których mowa w art. 22g.

Art. 1 pkt 21 – zmiany w art. 25f wprowadzane są w celu uszczegółowienia przesłanek i procedur przyznawania odstępstw od stosowania wymagań zawartych w TSI oraz zakresu dokumentacji dołączanej do wniosku o przyznanie odstępstwa. Dotychczasowa praktyka w przypadku rozpatrywania wniosków o odstępstwa wykazała, iż zmieniane przepisy były nieprecyzyjne, co prowadziło do odmiennej interpretacji.

Art. 1 pkt 22 – zmiany w art. 25g regulują kwestie związane z krajowym rejestrem infrastruktury (RINF) w sposób dostosowany do decyzji Komisji 2011/633/UE i wprowadzają nową delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego sposób prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury,

---

<sup>2</sup> Pkt 5.1.1. Zalecenia Komisji 2011/217/UE z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz. Urz. UE L 95 z 08.04.2011, str. 1–29), s. 10.



przekazywania danych rejestrowych oraz wzór rejestru, jego opis funkcjonalny i techniczny.

Po wejściu w życie projektowanej ustawy, dane zgromadzone w rejestrach infrastruktury, które zostały utworzone przez zarządców infrastruktury na podstawie obecnie obowiązujących przepisów krajowych, zostaną przekazane Prezesowi UTK w celu stworzenia krajowego rejestru infrastruktury (RINF) prowadzonego przez Prezesa UTK na podstawie przepisów projektowanej ustawy. Ponadto na podstawie tych przepisów, zarządcy infrastruktury będą zobowiązani do przekazania zebranych przez nich danych rejestrowych do Prezesa UTK, który umieści te dane we wspólnym interfejsie użytkownika (*Common User Interface*).

W projektowanej ustawie zaproponowano przepisy upoważniające do wydania rozporządzenia szczegółowo regulującego, jakie dane podlegają publikacji w rejestrze infrastruktury. Parametry, które podlegają publikacji w rejestrze infrastruktury, określone są w decyzji 2011/633/UE. Ponieważ decyzja ta określa sto kilkadziesiąt parametrów, które podlegają publikacji, wydanie wykazu tych parametrów, a także opisu funkcjonalnego i technicznego rejestru infrastruktury w formie rozporządzenia, wydaje się być optymalnym rozwiązaniem.

Art. 1 pkt 23 – zmiana ust. 2 w art. 25s wprowadza uszczegółowienie katalogu dokumentów, które musi okresowo publikować każda notyfikowana jednostka certyfikująca. Zmiana następuje w celu dostosowania dotychczas obowiązujących przepisów do zapisów zawartych w dyrektywie 2011/18/UE oraz ogólnych przepisów prawa wspólnotowego dotyczących jednostek notyfikowanych oraz w celu wprowadzenia zasad transparentności w działalności tych jednostek.

Art. 1 pkt 24 – zmiany w art. 25ta rozszerzają delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia o określenie w nim zakresu dokumentacji technicznej załączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz procedury weryfikacji pojazdów niezgodnych z TSI. Przedmiotowy przepis zostaje wprowadzony w celu zapewnienia prawidłowego i spójnego z przepisami wspólnotowymi sposobu dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych.

Art. 2 – w związku ze zmianami dotyczącymi zakresu dokumentów, które należy przedstawić Prezesowi UTK w celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa (zgodnie z art. 1 pkt 5 ustawy zmieniającej zastąpiono wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu wykazem eksploatowanych typów pojazdów

kolejowych, urządzeń i budowli) rozstrzygnięto, że do postępowań, które znajdują się w toku w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3 – reguluje kwestię prowadzenia postępowań dotyczących świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Mając na uwadze, iż w przypadku konieczności wykonania prób eksploatacyjnych, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydaje się na czas określony, rozstrzygnięto, że również w odniesieniu do urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, dla których wydano takie świadectwo, postępowanie w celu wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony może być prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów.

Art. 4 – zgodnie z omawianym przepisem jednostki wskazane w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. poz. 919) będą mogły wykonywać badania, a także wydawać certyfikaty, o których mowa w art. 22f ust. 6 i 7 pkt 2 ustawy zmienianej, bez konieczności uzyskania zgody Prezesa UTK w trybie określonym w art. 22g, do dnia 31 grudnia 2015 r. Z dniem 1 stycznia 2016 r. dotychczasowe uprawnienia tych jednostek wygasną z mocy ustawy. W celu kontynuowania działalności polegającej na wykonywaniu badań technicznych i certyfikacji urządzeń i budowli stosowanych w kolejnictwie, jednostki te powinny przed dniem 1 stycznia 2015 r. uzyskać decyzję Prezesa UTK wydaną na warunkach i w trybie określonych w projektowanym art. 22g.

Art. 5 i 6 – w przepisie rozstrzygnięto, że wydane zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji typu, jak również dokumenty wytworzone w toku procedury weryfikacji WE przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność, a postępowania prowadzone przez Prezesa UTK w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, dotyczące wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, należy prowadzić zgodnie z dotychczasowym brzmieniem przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Art. 7 – przepis określa harmonogram przekazania danych dotyczących infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych do krajowego rejestru infrastruktury (RINF). Terminy na przekazywanie tych danych przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych określono zgodnie z art. 5 decyzji 2011/633/UE.

Art. 8 – przepis dotyczący zachowania w mocy rozporządzenia z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. poz. 559 oraz z 2013 r. poz. 131). Zmiany w art. 16 ust. 2 pkt 1 lit. b tiret pierwsze i drugie nie powodują niezgodności przepisów obecnie obowiązującego rozporządzenia z projektowaną nowelizacją. Zmiana brzmienia przywołanych przepisów jest konsekwencją zmian definicji określonych w nowelizowanym art. 4 pkt 14 i 14a tej ustawy.

Art. 9 – wejście w życie z zachowaniem sześciomiesięcznego okresu *vacatio legis* wynika z wprowadzenia w projektowanej nowelizacji istotnych zmian w zakresie sposobu wprowadzania do eksploatacji typów urządzeń, budowli i określonych pojazdów kolejowych. Niezbędne jest zatem wyznaczenie adekwatnego terminu na przystosowanie się producentów, podmiotów zamawiających, wykonawców, importerów, inwestorów, dysponentów, zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznik do zmian wprowadzonych tym aktem prawnym.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiego Banku Centralnego zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia 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 Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W trybie powyższej ustawy żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad wyżej wymienionym projektem ustawy.

Stosownie do postanowień § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

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

Przepisy projektowanej ustawy będą oddziaływać na uczestników rynku kolejowego – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników, zarządców infrastruktury kolejowej, jednostki notyfikowane, jednostki upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych, organy zawierające umowy o świadczenie usług publicznych, a także inne podmioty zaangażowane w proces przeprowadzania procedur weryfikacji podsystemów i oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz wydawania zezwoleń na dopuszczanie do eksploatacji podsystemów.

### 2. Omówienie konsultacji społecznych

W dniu 11 czerwca 2012 r. przy piśmie TK6RI-0781-12/12 projekt został przekazany do konsultacji społecznych następującym podmiotom:

1. Polskie Koleje Państwowe S.A.
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. PKP Cargo S.A.
4. PKP Intercity S.A.
5. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
6. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
7. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.
8. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie
9. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
10. Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.
11. Metro Warszawskie Sp. z o.o.
12. Urząd Transportu Kolejowego
13. Izbie Gospodarczej Transportu Lądowego
14. Instytut Kolejnictwa
15. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR
16. Instytut Badawczego Dróg i Mostów
17. Instytut Elektrotechniki
18. Politechnika Warszawska
19. Politechnika Radomska
20. Politechnika Krakowska

21. Politechnika Poznańska
22. Wydział Transportu Politechniki Śląskiej
23. Movares Polska Sp. z o.o.
24. RCC Nova Sp. z o.o.
25. Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o.

W ramach konsultacji swoje uwagi zgłosiły następujące podmioty: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Cargo S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., Metro Warszawskie Sp. z o.o., Urząd Transportu Kolejowego, Instytut Pojazdów Szynowych TABOR oraz Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o.

Zgłoszone uwagi zostały w większości przypadków uwzględnione w projekcie i dotyczyły trzech zagadnień:

- 1) precyzyjnego określenia zakresu obowiązywania nowo projektowanych przepisów dotyczących dopuszczania do eksploatacji podsystemów oraz elementów wchodzących w skład systemu kolei oraz przepisów dotyczących krajowego rejestru infrastruktury.

Ponieważ nowo projektowane przepisy oraz przepisy zmieniane dotyczą zarówno sieci kolejowych objętych zakresem stosowania interoperacyjności jak i tych części sieci systemu kolei, które tym zakresem nie są objęte, kilka podmiotów zgłosiło potrzebę dokładnego określenia, które części systemu kolei są objęte zakresem stosowania TSI, które z nich są objęte zakresem stosowania interoperacyjności, a które z nich w ogóle nie będą miały obowiązku spełniać wymagań i stosować procedur dopuszczeń do eksploatacji wynikających z zasad interoperacyjności. Uwagi dotyczące precyzyjnego określania tego zakresu zostały uznane za zasadne i zostały uwzględnione w projekcie.

- 2) uzupełnienia projektu o zapisy dotyczące sprawdzania kompetencji, ocenę kwalifikacji, określanie wykazu, itd. jednostek organizacyjnych uprawnionych do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem.

W dotychczasowym stanie prawnym nie było żadnych wymagań dla tych jednostek, co skutkowało określonymi problemami podczas wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu. Sytuacja ta była często niekorzystna dla podmiotów chcących dopuścić dane

urządzenie lub budowlę do eksploatacji, stąd też przez kilka podmiotów została zgłoszona potrzeba określenia wymagań, procedury uznawania tych jednostek itp. Uwaga została uznana za zasadną i została uwzględniona w projekcie poprzez dodanie wymagań dla tych jednostek oraz procedury ich uznawania.

- 3) precyzyjnego określenia procedury dopuszczania do eksploatacji urządzeń i budowli polegającej przeprowadzaniu badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem.

Ponieważ przepisy dyrektywy 2011/18/UE w sprawie interoperacyjności są bardzo mało precyzyjne w zakresie dopuszczania elementów podsystemów nieobjętych zakresem geograficznym i technicznym stosowania TSI, konieczne jest stworzenie precyzyjnych przepisów w prawie krajowym, regulujących te kwestie. Brzmienie przepisów zawartych w projekcie przekazanym do konsultacji społecznych okazało się niewystarczające, co odzwierciedliły uwagi otrzymane od podmiotów społecznych. Uwagi te zostały uznane za zasadne, co spowodowało rozszerzenie i doprecyzowanie przepisów projektu w zakresie krajowych procedur dopuszczania do eksploatacji elementów systemu kolei.

Ponadto do projektu zgłoszone zostały nieliczne uwagi legislacyjne, które zostały nanesione w projekcie.

### 3. Wpływ regulacji na:

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

Skutki wdrożenia dyrektywy 2011/18/UE oraz decyzji wykonawczej 2011/663/UE dla sektora finansów publicznych związane są z nałożeniem na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zadań dotyczących prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury (RINF). Koszty obejmują zakup sprzętu informatycznego i oprogramowania. W rozbiciu na poszczególne pozycje oraz okresy koszty te kształtować się będą następująco:

- zakup sprzętu informatycznego – 1 000 000 zł (jednorazowy wydatek w 2013 r.)

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 – 1 000 000 zł (jednorazowy wydatek w 2013 r.)

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 2013 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 2013 zostanie sfinansowane z wydatków planowanych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2013 w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego.

W pozostałych latach koszty wejścia w życie ustawy będą zerowe.

b) rynek pracy

Brak wpływu na rynek pracy.

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

Wprowadzenie przepisów projektowanej ustawy doprowadzi do harmonizacji wymagań obowiązujących w Unii Europejskiej w zakresie certyfikacji produktów sektora kolejowego (zarówno w odniesieniu do TSI, jak i wymagań ustalanych przez poszczególne państwa członkowskie) oraz wyeliminuje obowiązek każdorazowego uzyskiwania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla tych samych typów urządzeń i budowli, eksploatowanych przez różnych przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic, a tym samym obniży koszty ponoszone przez przedsiębiorców związane z uzyskiwaniem dopuszczeń do eksploatacji i uprości procedury administracyjne z tym związane.

Stopniowe rozszerzanie zakresu stosowania interoperacyjności w Polsce wpłynie korzystnie na poprawę oferty przewozowej w połączeniach międzynarodowych, umożliwiając 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.

Przepisy ustawy będą mieć wpływ na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji systemu kolei i jej elementów, eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

d) sytuację i rozwój regionalny

Brak wpływu na rozwój regionalny.