

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2012 r.

w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu

Na podstawie art. 23 ust. 7 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W przypadku, o którym mowa w art. 25d ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego infrastruktura:

- a) rozjazdu kolejowego,
- b) skrzyżowania torów kolejowych;

2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego energia:

- a) dławika torowego,
- b) linek dławikowych,
- c) wyłącznika szybkiego,
- d) sieci powrotnej;

3) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego sterowanie:

- a) stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- b) urządzeń sterowania rozrzędem, w tym hamulca torowego,
- c) urządzeń blokady liniowej,
- d) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460.

- napędu rogatekowego,
- sygnalizatora drogowego,
- e) urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów,
- f) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
 - obwodów torowych,
 - liczników osi,
- g) urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego,
- h) sygnalizatora kolejowego,
- i) urządzeń łączności przewodowej:
 - zapowiadawczej,
 - strażnicowej,
 - stacyjno-ruchowej,
- j) urządzeń łączności bezprzewodowej:
 - pociągowej,
 - manewrowej,
 - drogowej,
 - utrzymania,
- k) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
- l) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
- m) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
- n) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym.

§ 2. W przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2 i art. 25f ustawy, o ile typ urządzenia lub budowli nie jest objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego infrastruktura:
 - a) szyny kolejowej,
 - b) systemu przytwierdzeń,
 - c) podkładu kolejowego i podrozjazdnicy,
 - d) rozjazdu kolejowego,
 - e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego energia:
 - a) dławika torowego,
 - b) linek dławikowych,
 - c) wyłącznika szybkiego,

- d) sieci jezdnej,
- e) sieci powrotnej;
- 3) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego sterowanie:
 - a) stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - b) urządzeń sterowania rozrzędem, w tym hamulca torowego,
 - c) urządzeń blokady liniowej,
 - d) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:
 - napędu rogatkowego,
 - sygnalizatora drogowego,
 - e) urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów,
 - f) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
 - obwodów torowych,
 - liczników osi,
 - g) urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego,
 - h) sygnalizatora kolejowego,
 - i) urządzeń łączności przewodowej:
 - zapowiadawczej,
 - strażnicowej,
 - stacyjno-ruchowej,
 - j) urządzeń łączności bezprzewodowej:
 - pociągowej,
 - manewrowej,
 - drogowej,
 - utrzymania,
 - k) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
 - l) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
 - m) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - n) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym.

§ 3. W przypadku linii metra świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
 - a) szyny kolejowej,
 - b) systemu przytwierdzeń,
 - c) podkładu kolejowego,
 - d) rozjazdu kolejowego,

- e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
 - a) urządzeń stacyjnych sterowania ruchem kolejowym,
 - b) urządzeń blokady liniowej,
 - c) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
 - obwodów torowych,
 - liczników osi,
 - d) sygnalizatora kolejowego,
 - e) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej,
 - f) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
 - g) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
 - h) systemu automatycznego prowadzenia pociągu,
 - i) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - j) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym,
 - k) dławika torowego,
 - l) linek dławikowych,
 - m) wyłącznika szybkiego,
 - n) trzeciej szyny,
 - o) sieci powrotnej;
- 3) następujących pojazdów kolejowych:
 - a) pojazdu trakcyjnego,
 - b) pojazdu specjalnego,
 - c) pojazdu pomocniczego.

§ 4. W przypadku infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
 - a) szyny kolejowej,
 - b) systemu przytwierdzeń,
 - c) podkładu kolejowego,
 - d) rozjazdu kolejowego,
 - e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
 - a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - b) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:
 - napędu rogatekowego,
 - sygnalizatora drogowego,

- c) sygnalizatora kolejowego,
 - d) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej,
 - e) dławika torowego,
 - f) linek dławikowych,
 - g) wyłącznika szybkiego,
 - h) sieci jezdnej,
 - i) sieci powrotnej;
- 3) następujących pojazdów kolejowych:
- a) pojazdu trakcyjnego,
 - b) wagonu pasażerskiego,
 - c) wagonu towarowego,
 - d) pojazdu specjalnego,
 - e) pojazdu pomocniczego.

§ 5. W przypadku bocznic kolejowych świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
- a) szyny kolejowej,
 - b) systemu przytwierdzeń,
 - c) podkładu kolejowego,
 - d) rozjazdu kolejowego,
 - e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
- a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - b) urządzeń blokady liniowej,
 - c) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:
 - napędu rogatkowego,
 - sygnalizatora drogowego,
 - d) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
 - obwodów torowych,
 - liczników osi,
 - e) sygnalizatora kolejowego,
 - f) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej,
 - g) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
 - h) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
 - i) systemu automatycznego prowadzenia pociągu,
 - j) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - k) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym,

- l) dławika torowego,
 - m) linek dławikowych,
 - n) wyłącznika szybkiego,
 - o) sieci jezdnej,
 - p) sieci powrotnej;
- 3) następujących pojazdów kolejowych:
- a) pojazdu trakcyjnego,
 - b) wagonu towarowego,
 - c) pojazdu specjalnego,
 - d) pojazdu pomocniczego.

§ 6. W przypadku sieci kolejowych, o których mowa w art. 25a ust. 1 pkt 1 ustawy, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
- a) szyny kolejowej,
 - b) systemu przytwierdzeń,
 - c) podkładu kolejowego,
 - d) rozjazdu kolejowego,
 - e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
- a) urządzeń stacyjnych sterowania ruchem kolejowym,
 - b) urządzeń blokady liniowej,
 - c) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:
 - napędu rogatkowego,
 - sygnalizatora drogowego,
 - d) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
 - obwodów torowych,
 - liczników osi,
 - e) sygnalizatora kolejowego,
 - f) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej,
 - g) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
 - h) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
 - i) systemu automatycznego prowadzenia pociągu,
 - j) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - k) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym,
 - l) dławika torowego,
 - m) linek dławikowych,
 - n) wyłącznika szybkiego,

- o) sieci jezdnej,
- p) sieci powrotnej;
- 3) następujących pojazdów kolejowych:
 - a) pojazdu trakcyjnego,
 - b) wagonu pasażerskiego,
 - c) wagonu towarowego,
 - d) pojazdu specjalnego,
 - e) pojazdu pomocniczego.

§ 7. Dla projektów obejmujących remont, modernizację lub odnowienie infrastruktury kolejowej, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla dławika torowego, linek dławikowych oraz wyłącznika szybkiego nie jest wymagane.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 11 sierpnia 2012 r.³⁾

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175, poz. 1706), które zgodnie z art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 230, poz. 1372) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie ma na celu wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 7 pkt 3 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”. Zastąpi ono dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175, poz. 1706).

W związku z istotnymi zmianami w zakresie dopuszczania do eksploatacji wyrobów stosowanych w kolejnictwie, wynikającymi z wejścia w życie w dniu 28 stycznia 2012 r. ustawy z dnia 16 września 2011 r. *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. Nr 230, poz. 1372), transponującej do polskiego prawa m.in. dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 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, z późn. zm.), konieczne jest dostosowanie aktów wykonawczych do ustawy, w zakresie dotyczącym krajowego systemu dopuszczania do eksploatacji urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, w taki sposób, aby zapewnić komplementarność tego systemu, z rozwiązaniami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

W projekcie wprowadzono zmiany polegające na podzieleniu wykazu typów urządzeń, budowli i pojazdów na poszczególne rodzaje transportu kolejowego i części systemu kolei, w następujący sposób na:

- sieci kolejowe albo ich części nieobjęte obowiązkiem stosowania TSI,
- części sieci kolejowych nieujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności,
- sieci kolejowe albo ich części objęte odstępstwami,
- linie metra,
- linie kolejowe o szerokości mniejszej niż 1435 mm,
- bocznice kolejowe,
- linie kolejowe funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei np. WKD.

Dla każdego rodzaju transportu kolejowego został określony osobny zakres typów urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, przy uwzględnieniu odpowiedniego poziomu

bezpieczeństwa, specyfiki i funkcjonalności każdego rodzaju transportu kolejowego, oraz w zależności od trybu dopuszczeń jakiemu konkretny rodzaj transportu kolejowego będzie podlegać, czy będzie to tryb interoperacyjny czy tryb krajowy.

Powyższe uwarunkowania spowodowały iż wykaz typów urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych został:

- stworzony w oparciu o wykaz zawarty w rozporządzeniu poprzedzającym projektowane rozporządzenie,
- ograniczony do elementów, które warunkują zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa,
- dla sieci kolejowych albo ich części objętych obowiązkiem stosowania TSI, dla których nie wszystkie elementy sieci kolejowej są ujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności:
 - uzupełniony o urządzenia i budowle wchodzące w skład podsystemu strukturalnego nieujęte w wykazie składników interoperacyjności zawartym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności tak aby proces dopuszczania do eksploatacji w przypadku tej części systemu kolei był komplementarny w stosunku do zakresu stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności i uwzględniał zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa,
 - podzielony na poszczególne podsystemy strukturalne: sterowanie, energia, infrastruktura co ułatwia stosowanie rozporządzenia, jako uzupełnienia do technicznych specyfikacji interoperacyjności oraz wpływa na poprawę czytelności wykazu,
 - określony z uwzględnieniem przypadków odstępstw od stosowania TSI w celu umożliwienia dopuszczenia podsystemu i jego elementów w przypadku przyznania takiego odstępstwa oraz przypadków podsystemów strukturalnych nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI;
- dla pozostałych rodzajów transportu kolejowego:
 - rozdzielony dla metra, systemu kolei o szerokości mniejszej niż 1435 mm czyli tzw. linii wąskotorowych, bocznic, linii kolejowych funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolei np. WKD,

- dostosowany odpowiednio do funkcjonalności każdego z ww. rodzajów transportu przy każdorazowym uwzględnieniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa.

W § 1 i 2 został określony wykaz typów urządzeń i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego dla podsystemów strukturalnych: infrastruktura, energia i sterowanie. Wykaz zawiera elementy nieujęte w wykazie składników interoperacyjności zawartym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, oraz elementy objęte odstępstwami i elementy nieobjęte zakresem geograficznym stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności. W wykazie celowo został pominięty podsystem tabor, ponieważ procedury dopuszczania do eksploatacji wszystkich pojazdów wchodzących w skład podsystemu tabor zostały zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2012 r. poz. 492).

Przepis znajdujący się w § 2. określa wykaz typów urządzeń i budowli dla części sieci kolejowej objętej odstępstwami lub części sieci kolejowej nieobjętej zakresem geograficznym stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności. Projektodawca w przepisie celowo 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. Ponieważ może się zdarzyć sytuacja że pojedynczy element podsystemu objętego odstępstwem lub nieobjętego zakresem geograficznym stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności będzie już objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności. W tym przypadku nie ma konieczności uzyskiwania dla niego świadectwa dopuszczenia typu. Zastrzeżenie to nie zostało celowo zawarte w § 1 oraz § 3-6, ponieważ:

- w § 1 został określony wykaz typów urządzeń i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego dla podsystemów strukturalnych: infrastruktura, energia i sterowanie, który zawiera elementy nieujęte w wykazie składników interoperacyjności zawartym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, toteż nie ma takiej możliwości aby elementy te były objęte deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności,
- w § 3-6 został określony wykaz typów urządzeń, budowli i pojazdów przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na liniach metra, na liniach kolejowych o szerokości mniejszej niż 1435 mm, na bocznicach kolejowych, oraz na liniach kolejowych funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolei np. WKD, a w przypadku tych części

systemu kolei w ogóle nie ma zastosowania prawo wspólnotowe z zakresu interoperacyjności kolei i elementy tych systemów kolei są dopuszczane tylko w oparciu o prawo krajowe.

Przepis przejściowy zawarty w § 7 dotyczy urządzeń dławika torowego, linek dławikowych oraz wyłącznika szybkiego, które dotychczas nie były objęte koniecznością uzyskania świadectwa dopuszczenia typu, natomiast po wejściu w życie rozporządzenia będzie istniała wobec tych konieczność uzyskania świadectwa dopuszczenia typu. Został on zamieszczony w celu uniknięcia konieczności uzyskania świadectwa dopuszczenia typu w przypadkach projektów obejmujących remont, modernizację lub odnowienie infrastruktury kolejowej, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia z dniem 11 sierpnia 2012 r wynika z konieczności skorelowania z terminem wejścia w życie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2012 r. poz. 492). W ocenie projektodawcy, mając na uwadze przepisy przejściowe zawarte w §7, określone *vacatio legis* zapewni ciągłość realizacji procesu dopuszczeń.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu 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 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, stosownie do postanowień 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.). W trybie powyższej ustawy żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad wyżej wymienionym projektem rozporządzenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy rozporządzenia dotyczą jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, producentów, importerów, inwestorów dostarczających lub wytwarzających elementy systemu kolei, a także zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących te typy.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom ze spółkami Grupy PKP S.A., Przewozami Regionalnymi sp. z o.o., Kolejami Mazowieckimi – KM sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. w Warszawie, Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych, Instytutem Kolejnictwa, Izba Gospodarczą Transportu Lądowego oraz z Instytutem Pojazdów Szynowych „Tabor”.

Uwagi do projektu zgłosili m.in.: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Urząd Transportu Kolejowego, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego i Instytut Kolejnictwa.

Zgłoszone podczas konsultacji społecznych uwagi dotyczyły następujących kwestii merytorycznych:

1. zmniejszenia lub też rozszerzenia wykazu typów;
2. ujednoczenia nazewnictwa poszczególnych typów w oparciu o stosowane powszechnie nazewnictwo z zakresu kolejnictwa.

W większości, zgłoszone przez poszczególne podmioty uwagi pokrywały się i dotyczyły zmniejszenia liczby typów urządzeń, budowli lub pojazdów na które konieczne jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz podziału wykazu na poszczególne rodzaje transportu kolejowego. Były to uwagi uzasadnione toteż w większości zostały one uwzględnione.

Nie uwzględniono uwagi Urzędu Transportu Kolejowego polegającej na znacznym rozszerzeniu dotychczasowego wykazu o nowe typy budowli i urządzeń. Powodem nieuwzględnienia uwagi było dodanie typów urządzeń i budowli, które nie mają wpływu na bezpieczeństwo i interoperacyjność systemu kolei.

W związku z koniecznością uregulowania zakresu typów urządzeń i budowli objętych obowiązkiem uzyskania świadectwa w przypadkach odstępstw oraz podsystemów nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI, projekt rozporządzenia został ponownie przesłany do konsultacji społecznych.

3. Wpływ regulacji na:

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

rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego;

2) rynek pracy:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na rynek pracy;

3) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki:

przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji systemu kolei i jej elementów, eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

4) sytuację i rozwój regionalny:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny;

4. Źródła finansowania

wejście w życie rozporządzenia nie powoduje konieczności wydatkowania środków finansowych.

TK



Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE - 920 - 263 - 12/kz/3
SM - 1026
dot.: DP4mj-020-39/12 z 17.05.2012 r.

Warszawa 19 maja 2012 r.

Pan Sławomir Nowak
Minister Transportu,
Budownictwa
i Gospodarki Morskiej

TK4,5,6
04/06
Kajk

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej

1) projektu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu,
2) projektu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu
wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonymi projektami rozporządzeń pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekty nie są sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

W opinii MSZ projekty nie stanowią implementacji prawa Unii Europejskiej, ale dostosowują warunki, tryb i zakres dopuszczania do eksploatacji urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych do przepisów stanowiących transpozycję dyrektywy 2008/57/WE i są konieczne do zapewnienia spójności krajowego systemu dopuszczania z wymaganiami prawa UE dotyczącymi interoperacyjności kolei.

Z poważaniem

Do wiadomości:
Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar