



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Komisja Infrastruktury
INF-020-11-15

Druk nr 3930
Warszawa, 27 kwietnia 2015 r.

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu Komisja Infrastruktury
wnosi projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o transporcie
kolejowym.**

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem ustawy
został upoważniony poseł Stanisław Lameczyk.

Przewodniczący Komisji

(-) Stanisław Żmijan

U S T A W A

z dnia 2015 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 5b-8 i 10, art. 23 ust. 3-5, art. 23a-23j, art. 25a-25f oraz art. 25ga-25ta;”;

2) w art. 4:

a) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) transport wewnątrzzakładowy – transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy kolejowe w nim uczestniczące nie wyjeżdżają na linię kolejową;”;

b) po pkt 33a dodaje się pkt 33b w brzmieniu:

„33b) procedura weryfikacji WE podsystemu – czynności podejmowane przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę infrastruktury albo przewoźnika kolejowego, mające na celu wykazanie, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, spełnia wymagania zawarte w

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

1) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44, z późn. zm.);

2) dyrektywy 2014/106/UE Komisji z dnia 5 grudnia 2014 r. zmieniającej załączniki V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014, str. 42).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 644, 768 i 962 oraz z 2015 r. poz. 200.

odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei;”;

c) pkt 35–35b otrzymują brzmienie:

„35) deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego, stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem, który został poddany procedurze weryfikacji WE podsystemu, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;

35a) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem w całości albo w części, na etapie projektowania lub budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;

35b) deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych, lub potwierdzające, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;”;

d) pkt 36 otrzymuje brzmienie:

- „36) dopuszczenie do eksploatacji – czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem;”,
- e) pkt 46 otrzymuje brzmienie:
- „46) poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
- z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma rannymi osobami, lub
 - powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;”,
- f) po pkt 50 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 51 i 52 w brzmieniu:
- „51) europejski korytarz towarowy – korytarz towarowy w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010 r. str. 22, z późn. zm.);
- 52) wstępnie ustalona międzynarodowa trasa pociągu – trasa pociągu, o której mowa w art. 13 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010 r. str. 22, z późn. zm.).”;
- 3) w art. 13:
- a) w ust. 1a po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:
- „7a) nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, o których mowa w art. 28m ust. 1;”,
- b) uchyla się ust. 5,
- c) po ust. 7f dodaje się ust. 7g w brzmieniu:
- „7g. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1a i 2, może żądać pomocy technicznej od zarządców, przewoźników kolejowych, notyfikowanych jednostek certyfikujących, notyfikowanych jednostek kontrolujących, notyfikowanych laboratoriów, podmiotów uprawnionych, o

których mowa w art. 23b ust. 1a, oraz jednostek organizacyjnych wykonujących zadania, o których mowa w art. 22g ust. 1.”;

4) w art. 18b ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Certyfikat bezpieczeństwa w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, wydany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej jest ważny na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla tego samego rodzaju i zakresu działalności kolejowej.

3. W przypadku przewoźnika kolejowego z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który posiada certyfikat, o którym mowa w ust. 2, Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa wyłącznie w części sieciowej.”;

5) w art. 19 w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na bocznicach kolejowych, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych, albo oświadczenie o stosowaniu regulacji wewnętrznych zarządcy, z którym bocznicą jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę;”;

6) w art. 23a:

a) w ust. 1:

– w pkt 1 uchyla się lit. a,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) na wniosek zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Unii Europejskiej, wykonawcy modernizacji lub importera:

– rezerwuje europejski numer pojazdu (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji,

– nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rejestruje go w krajowym rejestrze pojazdów (NVR);”;

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) wykonując czynności, o których mowa w pkt 1, 1a i 4, sporządza raport, który przekazuje wnioskodawcy;”,
- b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) wskazania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).”,
- c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Wnioski, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 1a i 4, są rozpatrywane nie później niż w terminie miesiąca od dnia złożenia kompletnego wniosku.”,
- d) w pkt 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„4. W przypadku gdy pojazd kolejowy nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji o odmowie.”;
- 7) w art. 23b ust. 14 otrzymuje brzmienie:
„14. Jeżeli Prezes UTK nie wydał rozstrzygnięcia w przedmiocie dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego na podstawie wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, pojazd kolejowy objęty treścią wniosku uznaje się za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca terminu, o którym mowa w art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5. Uprawnienie do eksploatacji jest ważne tylko na sieci kolejowej, w odniesieniu do której Prezes UTK nie wydał rozstrzygnięcia w określonym terminie.”;
- 8) w art. 23d po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
„3a. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 i 3 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.”;
- 9) w art. 23e po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
„4. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.”;
- 10) w art. 23f po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
„3a. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.”;
- 11) w art. 23g:
a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego uprzednio dopuszczonego do eksploatacji na terytorium Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, występuje dysponent albo producent pojazdu kolejowego, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo podmiot uprawniony, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8, w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.”,

b) w ust. 2:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się:”,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego lub inny dokument potwierdzający jego dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w ruchu międzynarodowym;”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań bezpieczeństwa ze wskazaniem przypadków niestosowania TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności, w przypadku uzyskania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;”,

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.”;

12) w art. 25cb:

a) ust. 5 i 5a otrzymują brzmienie:

„5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, można podzielić podsystem na określone części lub sprawdzić jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach procedury weryfikacji WE. Sprawdzenia zgodności z

zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei można dokonać także dla określonej części podsystemu na określonym etapie tej procedury.

5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca może wydać pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu.”,

b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. W przypadku dokonania zmian w podsystemie objętym certyfikatem weryfikacji WE, notyfikowana jednostka certyfikująca zaangażowana do przeprowadzenia weryfikacji WE tego podsystemu wykonuje wyłącznie istotne i niezbędne badania oraz testy tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmiennymi częściami podsystemu.”;

13) w art. 25ga ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w tym sposób rezerwacji i nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru;”;

14) w art. 25k:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadkach modernizacji podsystemu strukturalnego zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt wraz z oceną znaczenia wprowadzanej zmiany, przeprowadzoną zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Prezes UTK, biorąc pod uwagę dokumentację i ocenę znaczenia zmiany, o których mowa w ust. 2, uwarunkowania techniczne, kryteria bezpieczeństwa systemu kolei oraz strategię wdrożenia stosownej TSI, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.”,

c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W przypadku wydania decyzji nakazującej uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji Prezes UTK określa w niej stopień zastosowania TSI do modernizacji podsystemu.”;

15) w art. 25ta w ust. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) warunki wydawania i aktualizowania deklaracji weryfikacji WE podsystemu;”;

16) w art. 28a:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W skład Komisji wchodzi członkowie stali, w tym: przewodniczący, dwóch zastępców, sekretarz i pozostali członkowie stali.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Członkowie Komisji są uprawnieni do prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 28e ust. 1, 2 i 2a.”,

c) po ust. 13 dodaje się ust. 13a w brzmieniu:

„13a. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały.”,

d) ust. 17 otrzymuje brzmienie:

„17. Członek Komisji nie może występować w roli świadka i biegłego przed sądem lub innym organem w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.”;

17) w art. 28d:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w tym w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków stałych, członków doraźnych, ekspertów, pracowników obsługi oraz wyposażenie techniczne, koszty szkolenia, koszty tłumaczeń, prowadzenia jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego komisji ekspertyz, badań i analiz, koszty publikacji materiałów, oraz zapewni właściwe zasoby do prawidłowej realizacji zadań Komisji.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji, liczbę jej członków stałych oraz strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań i

konieczność zapewnienia odpowiednich zasobów niezbędnych do prawidłowej realizacji zadań Komisji.”;

18) w art. 28e:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu, innego niż określony w ust. 2, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.”,

c) w ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2 i 2a, podejmuje przewodniczący Komisji, biorąc pod uwagę:”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu.”;

19) w art. 28f:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Postępowania te nie mogą uniemożliwiać lub opóźniać badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu prowadzonego przez Komisję.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Postępowania prowadzone przez Komisję nie rozstrzygają o winie lub odpowiedzialności.”;

20) art. 28g otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK.

2. Prezes UTK informuje Komisję o wypadkach i incydentach, o których mowa w art. 28e ust. 2, które w jego ocenie spełniają przesłanki określone w tym przepisie.”;

21) w art. 28h:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1, 2 lub 2a, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do:”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:

1) dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, pojazdów kolejowych, ich wraków i zawartości oraz urządzeń i budynków związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego;

2) dostępu do protokołów oględzin i otwarcia zwłok ofiar śmiertelnych poważnych wypadków;

3) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów;

4) dostępu do wszystkich informacji mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej i Urząd Transportu Kolejowego;

5) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;

6) wysłuchania osób;

7) wstępu na obszar kolejowy;

8) jazdy w kabinie pojazdów kolejowych z napędem;

9) inspekcji zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego w wyniku zaistniałego zdarzenia.”

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Eksperci biorący udział w pracach Komisji korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, określonych w ust. 2, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym.”

d) po ust. 3 dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. W celu zapewnienia poufności prowadzonego badania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu uzyskane przez Komisję:

1) dowody z wysłuchania osób oraz inne dokumenty sporządzane lub otrzymane przez Komisję w trakcie badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu;

2) zapisy ujawniające tożsamość osób wysłuchanych w trakcie badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu;

3) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacji dotyczących ich stanu zdrowia

- nie mogą być udostępnione przez Komisję ani organom procesowym w postępowaniu karnym, ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.

5. Udostępnienie dowodów, dokumentów, zapisów i informacji, o których mowa w ust. 4, może być dokonane wyłączenia na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego, sadowo-administracyjnego lub innego postępowania za zgodą sądu, jeżeli sąd uzna, że nadrzędny interes społeczny uzasadnia ich ujawnienie. Właściwy do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Warszawie.”;

22) w art. 28l:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komisja przekazuje raport z postępowania:

1) Agencji;

2) podmiotom, o których mowa w art. 28k ust. 2, oraz zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej – na ich wniosek.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Komisja sporządza roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport jest ogłaszany i przesyłany do Agencji nie później niż do dnia 30 września.”,

c) ust. 8 otrzymują brzmienie:

„8. Zalecenia, o których mowa w ust. 1 i 6, są kierowane do Prezesa UTK, a w uzasadnionych przypadkach do innych zainteresowanych podmiotów, w tym podmiotów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.”,

d) po ust. 8 dodaje się ust. 8a i 8b w brzmieniu:

„8a. Prezes UTK dokonuje analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

8b. Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy. Prezes UTK informuje Komisję o sposobie postępowania z jej zaleceniami.”,

e) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Prezes UTK sprawuje nadzór nad realizacją zaleceń przez podmioty, o których mowa w ust. 8b.”,

f) po ust. 9 dodaje się ust. 9a - 9d w brzmieniu:

„9a. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, określają planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem, uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, a w stosownych przypadkach także rozwiązania przyjęte w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem lub innych systemach zarządzania.

9b. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, informują Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem, wskazując jego uzasadnienie.

9c. Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie spełnia kryteriów, o których mowa w ust. 8a, Prezes UTK i podmiot, o którym mowa w ust. 8b, w razie potrzeby z udziałem Komisji, współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem.

9d. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, o którym mowa w ust. 9a, albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, oraz rozwiązania, o których mowa w ust. 9a. Prezes UTK wskazuje w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń.”;

g) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji w terminie do dnia 30 kwietnia informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w roku poprzednim oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.”;

23) w art. 28m:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Postępowania w sprawach wypadków i incydentów prowadzi komisja kolejowa, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku podjęcia przez Komisję postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o których mowa w art. 28e ust. 2 lub 2a, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.”,

b) uchyla się ust. 4;

24) art. 28n otrzymuje brzmienie:

„Art. 28n. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach, sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej oraz sposób prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych, mając na uwadze konieczność ograniczenia skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów.”;

25) w art. 30:

a) po ust. 1a dodaje się ust. 1b-1e w brzmieniu:

„1b. Przed przystąpieniem do planowania tras pociągów, o których mowa w ust. 1a, zarządca infrastruktury definiuje i organizuje wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów.

1c. Zarządca infrastruktury w regulaminie wyszczególnia linie zaliczane do europejskiego korytarza towarowego.

1d. Informacje o wstępnie ustalonych międzynarodowych trasach pociągów, o których mowa w ust. 1b, są publikowane przez Punkt kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010 r. str. 22, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr

913/2010”, nie później niż 11 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy.

1e. Regulamin zawiera odesłanie do miejsca, w jakim dostępne są informacje, o których mowa w ust. 1d.”,

b) w ust. 2 po pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) pierwszeństwo, o którym mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 913/2010.”;

26) w art. 32 po pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) sposób ustalania pierwszeństwa, o którym mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 913/2010.”;

27) w art. 66 ust. 1:

a) w pkt 2 uchyla się lit. c i d,

b) w pkt 3 dodaje się lit. c i d w brzmieniu:

„c) nie zgłosił Komisji i Prezesowi UTK wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g ust. 1, o zaistniałym poważnym wypadku, wypadku lub incydencie,

d) utrudnia pracę Komisji i komisji kolejowej;”.

Art. 2. 1. Świadczenia bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Do postępowań w sprawie wydania, przedłużenia ważności, zmiany lub cofnięcia świadectwa bezpieczeństwa, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pozostawia bez rozpoznania przepisy wewnętrzne złożone do zatwierdzenia na podstawie art. 13 ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 3. 1. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, certyfikaty weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracje weryfikacji WE podsystemu, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność i uprawniają do ubiegania się o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

3. Do postępowań dotyczących zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. 1. Do postępowań prowadzonych przez komisje kolejowe, o których mowa w art. 28m ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych sprawuje nadzór nad postępowaniami, o których mowa w ust. 1, do czasu ich zakończenia.

Art. 5. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 25ga ust. 4 i art. 28n ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 25ga ust.4 i art. 28n ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, o którym mowa w art. 6.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel wydania ustawy. Wykazanie różnic pomiędzy stanem dotychczasowym a projektowanym. Przedstawienie skutków społecznych, gospodarczych, finansowych i prawnych.

Projekt ustawy wprowadza zmiany w wybranych uregulowaniach normujących funkcjonowanie systemu kolei w aspekcie jego bezpieczeństwa i interoperacyjności. Potrzeba wprowadzanie przedmiotowych zmian wynika z jednej strony z konieczności wdrożenia nowych przepisów ustanowionych na poziomie Wspólnoty, a z drugiej strony stanowi odpowiedź na wątpliwości Komisji Europejskiej, dotyczące transpozycji przepisów unijnych, wyrażone w dotychczasowej korespondencji ze stroną polską. Część wprowadzanych zmian wynika również z dotychczasowych doświadczeń związanych ze stosowaniem niektórych przepisów ustawy.

Projektowana ustawa wdraża dyrektywę 2014/106/UE Komisji z dnia 5 grudnia 2014 r. *zmieniającej załączniki V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie* (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014 r., str. 42), zwanej dalej „dyrektywą 2014/106/UE”, do przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. Ponadto w ramach projektu zmodyfikowane zostały wybrane zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa, w tym obejmujące transpozycję dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. *w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa* (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004 r., str. 44, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2004/49/WE”, oraz dotyczące interoperacyjności, w tym obejmujące transpozycję dyrektywy 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 r., str. 1, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2008/57/WE”.

Dodatkowo, z uwagi na planowane uruchomienie tzw. kolejowych korytarzy towarowych przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, projekt zawiera również przepisy umożliwiające wykonanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. *w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy* (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010 r., str. 22, z późn. zm.).

I. Transpozycja dyrektywy 2014/106/UE

Głównym celem projektu jest transpozycja do przepisów ustawy dyrektywy 2014/106/UE. Przedmiotowa dyrektywa wprowadza zmiany w obszarze dotyczącym zasad opracowywania i zawartości tzw. deklaracji weryfikacji WE dla podsystemów (załącznik V do dyrektywy

2008/57/WE, zmieniany załącznikiem I dyrektywy 2014/106/UE), stanowiących dokument końcowy wydawany przy okazji procesu weryfikacji WE, który muszą przejść podsystemy przed dopuszczeniem ich do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dyrektywa wprowadza również zmiany w zakresie dotyczącym przebiegu samego procesu weryfikacji WE. W ujęciu szczegółowym poszczególne zmiany w ustawie, wynikające z wdrożenia dyrektywy 2014/106/UE omówiono poniżej.

1. Definicje (art. 1 pkt 2 lit. b-d projektu)

Dyrektywa 2014/106/UE w pkt 1 załącznika II wprowadza definicję pojęcia „weryfikacji WE”, która wskazuje, że jest to procedura przeprowadzana przez wnioskodawcę w rozumieniu art. 18 dyrektywy 2008/57/WE, w celu wykazania, że spełnione zostały wymagania przepisów unijnych, w tym wszelkich przepisów krajowych, odnoszące się do podsystemu i że można zezwolić na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji. W dotychczasowych przepisach ustawowych brak było analogicznej definicji, w związku z czym w ramach projektu do słowniczka pojęć w art. 4 ustawy wprowadzane jest pojęcie „procedury weryfikacji WE podsystemu”. Jego definicja opracowana została na wzór definicji wynikającej z przepisów europejskich, z dostosowaniem do krajowej siatki pojęciowej, określonej w ustawie.

W ramach dyrektywy 2014/106/UE wprowadzana jest również nowa definicja „deklaracji weryfikacji WE podsystemu”, zgodnie z którą jest to dokument, którego sygnatariusz potwierdza, na swą wyłączną odpowiedzialność, że dany podsystem został poddany stosownym procedurom weryfikacji oraz spełnia wymagania odpowiednich przepisów unijnych, w tym wszelkich odpowiednich przepisów krajowych. Pojęcie to było zdefiniowane w ustawie o transporcie kolejowym, niemniej jednak brakuje w nim niektórych elementów definicji z dyrektywy, jak np. wymogu poddania podsystemu stosownym procedurom weryfikacji WE oraz spełnienia przez niego wymagań zawartych w odpowiednich przepisach UE oraz krajowych. Mając powyższe na uwadze niezbędne jest doprecyzowanie w ustawie obecnej definicji „deklaracji weryfikacji WE podsystemu”. Z uwagi na wykorzystanie analogicznej konstrukcji przepisów w definicjach „pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu” oraz „deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności”, również i te definicje podlegają zmianie w projekcie.

Jednocześnie, w celu zachowania wewnętrznej spójności przepisów ustawy, zmianie poddane zostanie również definicja „dopuszczenia do eksploatacji”. Obecne jej brzmienie wiąże dopuszczenie do eksploatacji z uzyskaniem „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji”, tymczasem przepisy ustawy przewidują dwie ścieżki uzyskiwania dopuszczenia do eksploatacji – pierwszą w drodze zezwolenia, drugą natomiast w drodze „świadectwa dopuszczenia do eksploatacji”. Z tego względu niezbędne jest wprowadzenie stosownych zmian w definicji „dopuszczenia do eksploatacji”, celem nadania jej charakteru generalnego, obejmującego obydwie możliwe ścieżki.

2. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji (art. 1 pkt 9 lit. a projektu)

Jedną z istotniejszych zmian w dyrektywie 2014/106/UE jest wprowadzenie nowych zasad dokonywania pośredniego potwierdzenia weryfikacji podsystemu. Pojęcie to oznacza weryfikację w odniesieniu do części podsystemu lub konkretnych etapów jego budowy (projektowania lub produkcji). Podsystem lub jego część może zostać poddana weryfikacji na etapie projektowania, produkcji lub obydwu, niemniej jednak tak zweryfikowany podsystem nadal podlega obowiązkowi przejścia procedury weryfikacji WE.

Dotychczasowe przepisy dyrektyw unijnych przewidywały, że pośredniego potwierdzenia weryfikacji można dokonać w dwóch przypadkach: gdy przewiduje to stosowna Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności (TSI) lub na wniosek podmiotu zamawiającego lub producenta. Dyrektywa 2014/106/UE eliminuje pierwszy z tych przypadków, pozostawiając jedynie możliwość przeprowadzenia procesu pośredniego potwierdzenia weryfikacji na wniosek uprawnionego podmiotu. Wobec powyższego analogiczną zmianę w zakresie przypadków możliwego wykonania pośredniego potwierdzenia weryfikacji wprowadzono w art. 25cb ust. 5 ustawy.

W myśl pkt 2.2.1 załącznika II do dyrektywy 2014/106/UE sporządzenie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE stanie się nieobowiązkowe. Dotychczasowe przepisy wskazywały, że „każde pośrednie potwierdzenie weryfikacji prowadzi do wydania certyfikatu WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną”, zmodyfikowane zaś wskazują jedynie, że „wyniki weryfikacji można udokumentować w »pośrednim potwierdzeniu weryfikacji«”. Intencja europejskiego prawodawcy jest zatem czytelna, co wymusza tym samym zastąpienie w art. 25cb ust. 5a słowa „wydaje” sformułowaniem „może wydać” dla uwzględnienia nieobowiązkowego charakteru „pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu”. Podkreślić należy, że, w ocenie projektodawcy, intencją tego przepisu ten jest danie jednostce notyfikowanej prawa do odmowy wydania certyfikatu w przypadku spełnienia wszystkich wymagań, a jedynie zniesienie obowiązkowego charakteru tego dokumentu. Strony procedury weryfikacji WE podsystemu mogą jednak nadal uzgodnić – w ramach zawieranej umowy – że efektem przeprowadzonej procedury będzie wydanie stosownego dokumentu.

3. Weryfikacja podsystemu w przypadku jego modyfikacji (art. 1 pkt 9 lit. b projektu)

Dyrektywa 2014/106/UE wprowadza w pkt 2.3.3 załącznika II nowy przepis normujący postępowanie jednostek notyfikowanych w przypadku modyfikacji podsystemu, który jest już objęty certyfikatem weryfikacji WE. Zgodnie z nim jednostka notyfikowana wykonuje w takim przypadku wyłącznie te badania i testy, które są istotne i niezbędne, tzn. ocena dotyczy tylko tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmiennymi częściami podsystemu. Przepis ten jest ukierunkowany na minimalizację obciążeń po stronie podmiotów i ma ograniczyć zakres badań i testów wykonywanych w trakcie procesu weryfikacji WE podsystemu poddawanego modyfikacji. Odzwierciedleniem tego wymogu w ustawie będzie nowy przepis art. 25cb ust. 8a.

4. Delegacja do wydania rozporządzenia w sprawie interoperacyjności systemu kolei (art. 1 pkt 12 projektu)

Dyrektywa 2014/106/UE przewiduje również nowe wymagania w odniesieniu do treści deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz mechanizmu jej aktualizowania w przypadku modyfikacji podsystemu. Z uwagi na fakt, iż tematyka deklaracji weryfikacji WE jest szczegółowo normowana w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r. poz. 1297, z późn. zm.), transpozycja dyrektywy 2014/106/UE w ww. zakresie zostanie dokonana poprzez zmianę rozporządzenia. Aby było to możliwe, w ramach projektu ustawy w art. 25ta ust. 1 rozszerzona została delegacja do jego wydania.

II. Interoperacyjność systemu kolei (dyrektywa 2008/57/WE)

Dyrektywa 2008/57/WE została transponowana do polskiego porządku prawnego ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 230 poz. 1372). Zgodnie z obowiązującą procedurą Komisja Europejska we współpracy z polskim Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju dokonała następnie analizy wdrożenia przepisów dyrektywy, w wyniku której zidentyfikowane zostały obszary wymagające dalszego doprecyzowania. Jednocześnie, dotychczasowa praktyka stosowania tych przepisów, również pozwoliła na określenie obszarów wymagających wprowadzenia pewnych modyfikacji. Szczegółowo wszystkie zagadnienia zmieniane w ramach niniejszego projektu, dotyczące zagadnień związanych z interoperacyjnością systemu kolei, zostały opisane w kolejnych punktach.

1. Rejestracja pojazdów kolejowych (art. 1 pkt 6 i 13 projektu)

Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy pojazd kolejowy, eksploatowany na ogólnodostępnej sieci kolejowej, powinien być oznaczony tzw. europejskim numerem pojazdu (EVN) i zarejestrowany w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych. Warunkiem uzyskania numeru EVN i jego rejestracji jest m.in. posiadanie ważnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Doświadczenia ze stosowania przepisów ustawy w tym zakresie wskazują, że spełnienie tego warunku jest niezwykle trudne lub wręcz niemożliwe w przypadku pojazdów nowobudowanych lub modernizowanych, co wynika z szeregu uwarunkowań technicznych.

Pojazd kolejowy przed uzyskaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji musi przejść procedurę badań i testów, co wiąże się z koniecznością zakończenia procesu budowy lub modernizacji, a w związku z tym również z naniesieniem powłok lakierniczych i ewentualnych warstw ochronnych. Na tym etapie niezbędne jest również naniesienie oznaczeń EVN, których pojazd jednak w tym momencie nie posiada, gdyż nie uzyskał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Ewentualne nanoszenie oznaczeń EVN w późniejszym terminie, tj. po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji,

wymagałoby odesłania pojazdu do producenta (nierzadko zlokalizowanego w innym kraju), usunięcia niektórych warstw powłoki lakierniczej, a następnie ich ponownego naniesienia po umieszczeniu oznaczeń. Procedura ta wiąże się z dodatkowym czasem oraz istotnymi kosztami.

Brak przyznanego numeru EVN utrudnia również prowadzenie testów nowoczesnych systemów bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, niezbędnych dla uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. W oprogramowaniu systemu ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym) kodowany jest bowiem numer EVN pojazdu, który jest następnie wykorzystywany w poszczególnych funkcjach systemu. Jego zastąpienie na etapie testów numerem fikcyjnym jest z jednej strony trudne z uwagi na mechanizmy weryfikacji wprowadzanego numeru na zgodność z wymaganiami właściwymi dla EVN, z drugiej zaś stawia pod znakiem zapytania wyniki testów z wykorzystaniem fikcyjnego numeru. Jednocześnie późniejsze wprowadzanie właściwego numeru wiąże się z ingerencją w przebadane już wcześniej oprogramowanie.

Mając powyższe na uwadze, w celu rozwiązania opisywanych problemów, projekt przewiduje wprowadzenie do ustawy instytucji rezerwowania europejskiego numeru pojazdu przez Prezesa UTK dla pojazdów, które nie uzyskały zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Z uwagi na fakt, że proces ten będzie realizowany na etapie budowy lub modernizacji pojazdu, katalog podmiotów uprawnionych do składania przedmiotowego wniosku jest tożsamy z katalogiem podmiotów uprawnionych do wnioskowania o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji. Mechanizm rezerwacji numeru EVN został również wpisany w dotychczasowe rozwiązania ustawowe dotyczące sporządzania raportu z czynności dotyczących rejestru pojazdów oraz ustanawiające miesięczny termin realizacji wniosku od dnia złożenia kompletu dokumentów.

Wprowadzenie instytucji rezerwacji numeru EVN wymusiło również zmianę delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych, określonej w art. 25ga ust. 4 ustawy.

Projekt rozszerza również katalog podmiotów uprawnionych do ubiegania się o nadanie numeru EVN i pierwszą rejestrację w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, tak aby również był on tożsamy z katalogiem podmiotów uprawnionych do wnioskowania o wydanie zezwolenia na dopuszczenia do eksploatacji. Modyfikacja w tym zakresie również wynika z dotychczasowych doświadczeń w stosowaniu obecnych przepisów, zgodnie z którymi potwierdzenie statusu dysponenta na etapie składania wniosku o rejestrację może być utrudnione lub niemożliwe. Dodatkowo obecne brzmienie przepisów jest niespójne z art. 4 pkt 6b, zgodnie z którym status dysponenta jest ściśle związany z faktem wpisania do rejestru w tej roli. Innymi słowy przed wpisaniem pojazdu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych nie można mówić o „dysponencie” takiego pojazdu. Modyfikacja w zakresie podmiotów uprawnionych do wnioskowania o nadanie numeru i rejestrację pojazdu po raz pierwszy jest również zgodna z dyrektywą 2008/57/WE, która nie wprowadza ograniczeń w tym zakresie. Jednocześnie, z uwagi na zmianę kręgu podmiotów wnioskujących

o rejestrację, w niektórych przepisach art. 23a usunięto odwołania do dysponenta lub zastąpiono je odwołaniami do wnioskodawcy dla nadania im bardziej ogólnego charakteru.

Dodatkowo w ramach projektu wprowadzono zmianę w art. 23a ust. 2 poprzez zniesienie sztywnego terminu 30 dni na uzupełnienie dokumentacji w ramach procesów dotyczących rejestracji pojazdu kolejowego lub wprowadzania zmian w rejestrze na rzecz określenia, że ma ona być uzupełniona w terminie nie dłuższym niż 30 dni. Zmiana ta pozwoli na usprawnienie i przyspieszenie realizacji procedur rejestracyjnych. Jednocześnie należy podkreślić, że podmioty, które otrzymały decyzję odmowną, mogą ponownie ubiegać się o rejestrację pojazdu lub zmianę danych rejestrowych po uzupełnieniu brakującej dokumentacji.

2. Domniemanie zgody na eksploatację pojazdu kolejowego (art. 1 pkt 7 projektu)

Projekt doprecyzowuje zagadnienie tzw. „domniemanej zgody” na eksploatację pojazdów kolejowych, w momencie, gdy Prezes UTK nie wydał decyzji w sprawie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu w wymaganym terminie. Kwestia ta jest regulowana w art. 23b ust. 14 ustawy i była przedmiotem wystąpienia Komisji Europejskiej, w którym zwróciła ona uwagę na potencjalną możliwość błędnej interpretacji obecnego brzmienia tego przepis. Użyte w nim sformułowanie „niewydanie przez Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji”, może być interpretowane jako umożliwiające zastosowanie domniemanej zgody na eksploatację pojazdów w sytuacji, gdy Prezes UTK wydał decyzję odmowną i nie wydał tym samym zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

W celu wyeliminowania tego problemu, przepis art. 23b ust. 14 został w ramach niniejszego projektu zmieniony w taki sposób, aby przesłanką dopuszczającą posługiwanie się tzw. „domniemaną zgodą” był brak wydania rozstrzygnięcia w przedmiocie wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego. Zaproponowane sformułowanie pozwoli na jednoznaczne wskazanie, że przepis ten ma zastosowanie wyłącznie w przypadku braku wydania przez Prezesa UTK decyzji w przewidzianym terminie ustawowym.

3. Kryterium kompletności dla badania dokumentacji (art. 1 pkt 8-10, pkt 11 lit. c projektu)

W związku ze zmianami wprowadzonymi ostatnią nowelizacją ustawy w art. 25e, zgodnie z którą dokumentacja badana przez Prezesa UTK w ramach procesu jest weryfikowana tylko na okoliczność kompletności, analogiczne zmiany zostały zaproponowane do przepisów art. 23d-23g, dotyczących dopuszczania do eksploatacji pojazdów. Wprowadzenie przedmiotowych zmian pozwoli na zachowanie jednolitości procesów dopuszczania do eksploatacji podsystemów i pojazdów, a jednocześnie pozwoli na wdrożenie do polskich przepisów zasad wynikających z pkt 58-62 zalecenia 2014/897/UE Komisji Europejskiej z dnia 5 grudnia 2014 r. w sprawie kwestii związanych z dopuszczaniem do eksploatacji i użytkowaniem podsystemów strukturalnych i pojazdów na podstawie dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE i 2004/49/WE (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014 r., str. 59).

4. Warunki uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu dopuszczonego w innym państwie członkowskim UE (art. 1 pkt 11 lit. a i b projektu)

Art. 23g ustawy wprowadza procedurę uzyskiwania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdu kolejowego dopuszczonego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Jednym z warunków zastosowania tej ścieżki jest posiadanie przez pojazd „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, wydanego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej”. Przywołanie w omawianym przepisie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, które na mocy ustawy jest dokumentem kończącym procedurę uzyskiwania dopuszczenia dla eksploatacji zgodnie z przepisami dyrektywy 2008/57/WE, prowadziło do interpretacji, że pojazdy korzystające z tej ścieżki musiały być dopuszczone w innych państwach również w zgodzie z dyrektywą 2008/57/WE. W praktyce zatem taka interpretacja ograniczała krąg pojazdów, które mogły korzystać z dopuszczenia na mocy art. 23g, do pojazdów wyprodukowanych po 2008 roku. Dodatkowo taka interpretacja nie była również spójna z art. 21 ust. 12 dyrektywy 2008/57/WE.

W celu uniknięcia stosowania niekorzystnej dla podmiotów sektora kolejowego wykładni prawa, w ramach projektu doprecyzowaniu podlega przepis art. 23g ust. 1 i 2 w taki sposób, aby wskazywał on również na możliwość skorzystania z tej ścieżki również dla pojazdów posiadających inne dokumenty potwierdzające dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim lub w ruchu międzynarodowym, aniżeli tylko zezwolenie.

Ponadto projekt modyfikuje również przepis art. 23g ust. 2 pkt 3, który wymaga przedłożenia wraz z wnioskiem dokumentacji dotyczącej spełnienia wymagań bezpieczeństwa ze wskazaniem przypadków niestosowania TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności, zgodnie z art. 25f. Komisja Europejska zwróciła uwagę, że odwołanie w niniejszym przepisie do art. 25f tworzy mylne wrażenie, że odstępstwo to powinno być przyznane zgodnie z polskimi przepisami, tymczasem intencją europejskiego ustawodawcy w tym przypadku było uwzględnienie odstępstw wydanych przez inne państwa członkowskie Unii Europejskiej. Mając powyższe na uwadze w projekcie wprowadzono doprecyzowanie przedmiotowego przepisu, tak aby wskazywał on na przypadek uzyskania odstępstwa w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

5. Decyzja stwierdzająca wymóg uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku modernizacji podsystemu (art. 1 pkt 14 projektu)

Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia związane ze stosowaniem art. 25k ustawy, projekt wprowadza w nim modyfikację w zakresie dokumentacji składanej wraz z wnioskiem o uzyskanie decyzji stwierdzającej potrzebę uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku modernizacji podsystemu. Dotychczasowy wymóg przedłożenia oceny ryzyka zostanie zastąpiony wymogiem przedłożenia oceny znaczenia zmiany zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej ustanawiającymi wspólną metodę bezpieczeństwa w zakresie oceny i wyceny ryzyka. Zmiana jest podyktowana koniecznością minimalizacji obciążeń dla podmiotów realizujących inwestycje w obrębie sektora kolejowego.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie oceny i wyceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013 r., str. 8), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 402/2013”, proces zarządzania zmianami w systemie kolejowym jest trzyetapowy i obejmuje:

- ocenę, czy zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo;
- ocenę znaczenia zmiany na podstawie kryteriów określonych w art. 4 rozporządzenia nr 402/2013;
- ocenę ryzyka, zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia nr 402/2013.

Każdy z kolejnych etapów procesu jest uzależniony od pozytywnego przejścia poprzedniego etapu. Tym samym obecnie obowiązujący wymóg przedłożenia oceny ryzyka z góry zakładał, że wszystkie zmiany wprowadzane w podsystemie w ramach modernizacji należy uznać za mające wpływ na bezpieczeństwo i znaczące, co nie zawsze jest prawdą.

Jednocześnie należy wskazać na trudność związaną z przeprowadzeniem procesu oceny ryzyka na etapie uzyskiwania decyzji stwierdzającej konieczność uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Ocena ryzyka jest bowiem opracowywana na podstawie dokumentacji technicznej, która nie jest jeszcze dostępna w momencie uzyskiwania ww. decyzji.

Dodatkowo, zgodnie z nowoprojektowanym ust. 5a w art. 25k, w ww. decyzji Prezes UTK będzie określał stopień zastosowania TSI do modernizacji podsystemu, zgodnie z art. 20 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE. W tym kontekście zatem opracowywanie oceny ryzyka tym bardziej należy uznać za nieuzasadnione na tym etapie – dopiero bowiem po uzyskaniu decyzji określone zostaną wymagania techniczne, które będą miały zastosowanie do modernizacji podsystemu.

III. Bezpieczeństwo systemu kolejowego (dyrektywa 2004/49/WE)

W 2013 r. w ówczesnym Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Europejska Agencja Kolejowa przeprowadziła na zlecenie Komisji Europejskiej audyt obejmujący m.in. kwestie dostosowania polskiego prawodawstwa do przepisów Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego, w szczególności do dyrektywy 2004/49/WE. W ramach audytu zidentyfikowane zostały obszary wymagające modyfikacji postanowień obowiązujących przepisów prawa krajowego. Pod koniec lutego 2015 r. Komisja Europejska skierowała do Rzeczypospolitej Polskiej na mocy art. 258 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* uzasadnioną opinię w przedmiotowej sprawie, wskazując zagadnienia w jej ocenie wymagające zmiany. Z uwagi na fakt, że część z zidentyfikowanych obszarów problemowych wymaga interwencji na poziomie ustawy, zostały one uwzględnione w niniejszym projekcie w zakresie opisanym poniżej.

1. Obowiązek badania każdego poważnego wypadku przez PKBWK (art. 1 pkt 2 lit. e, pkt 18 lit. a, pkt 25 projektu)

Zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE poważne wypadki powinny być badane przez organ dochodzeniowy, który jest niezależny od przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury. Obecne uregulowania prawne dopuszczają sytuację, gdy badanie poważnego wypadku jest rozpoczynane przez tzw. komisję kolejową, a dopiero następnie przejmowane przez PKBWK. Tymczasem zgodnie z art. 28m ust. 3 ustawy w skład komisji kolejowej, wchodzi przedstawiciele przewoźników kolejowych lub zarządców, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura kolejowa ma związek z tym poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem. Oznacza to, że nie został spełniony warunek prowadzenia dochodzenia odnośnie poważnych wypadków przez organ dochodzeniowy, który jest niezależny od przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, na co wskazała Komisja Europejska w uzasadnionej opinii.

Jednocześnie analiza przewodnika Europejskiej Agencji Kolejowej w zakresie powołania i pracy krajowego organu dochodzeniowego³, wskazała na różnicę w rozumieniu pojęcia „poważnego wypadku” w Polsce i określonego w dyrektywie. Mając powyższe na uwadze zaproponowana została nowa definicja „poważnego wypadku”, zgodnie z którą kryterium dotyczące oczywistego wpływu na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem, dotyczyć będzie tylko wypadków spowodowanych innym zdarzeniem, aniżeli wykolejenie lub kolizja. Innymi słowy, w rozumieniu ustawy, poważnym wypadkiem będzie:

- Każda kolizja z przynajmniej 1 ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 pięcioma rannymi osobami lub powodująca znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro;
- Każde wykolejenie z przynajmniej 1 ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 pięcioma rannymi osobami lub powodujące znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro;
- Każdy wypadek spowodowany innym zdarzeniem, mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem, z przynajmniej 1 ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 pięcioma rannymi osobami lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro.

³ „Guidance for the establishment and work of the national investigation bodies”, znak ERA/GUI/02-2012-EN, wersja 1.0, Europejska Agencja Kolejowa, kwiecień 2012 r.

Nowa definicja „poważnego wypadku” umożliwi pewną elastyczność w zakresie kwalifikowania jako poważnego wypadku lub wypadku zdarzeń na przejazdach kolejowych i z udziałem osób nieupoważnionych przebywających na obszarze kolejowym. W zależności od okoliczności zdarzenia, PKBWK będzie mogła podjąć stosowne badanie lub nie. Przykładowo śmiertelny wypadek na przejeździe kolejowym, gdy kierowca zignorował wskazania urządzeń ostrzegających przed nadjeżdżającym pociągiem i wjechał na przejazd, nie będzie musiało być badane przez PKBWK, gdyż nie było spowodowane zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem. Niemniej jednak taki sam wypadek, w momencie, gdy urządzenia zabezpieczające przejazd nie działały prawidłowo lub dróżnik nie zamknął przejazdu na czas, powinno zostać zbadane przez PKBWK.

W ślad za zmianą definicji „poważnego wypadku”, w przepisach art. 28e ust. 1 ustawy wprowadzony zostanie jednoznaczny zapis, że PKBWK prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku, zaś w art. 28m ust. 1 ograniczono zakres możliwego badania zdarzeń przez komisje kolejowe wyłącznie do wypadków i incydentów, z wyłączeniem poważnych wypadków, co pozwoli na uzyskanie pełnej zgodności polskich przepisów z dyrektywą 2004/49/WE.

2. Rozszerzenie uprawnień PKBWK o badanie zdarzeń na bocznicach kolejowych (art. 1 pkt 1, pkt 18 lit. b-d projektu)

Projekt ustawy przewiduje rozszerzenie zakresu kompetencji PKBWK o możliwość badania zdarzeń, które mają miejsce na bocznicach kolejowych. Obecnie bocznice kolejowe są całkowicie wyłączone z zakresu działania PKBWK oraz stosowania mechanizmów notyfikacji i badania zdarzeń kolejowych, wynikających z przepisów prawnych. Niemniej jednak nie jest to uzasadnione w kontekście faktu, że zdarzenia kolejowe, które zaistnieją na bocznicach kolejowych, również mogą mieć późniejszy wpływ na bezpieczeństwo ruchu na sieci kolejowej (np. wykolejenie wagonu na sieci kolejowej, który wcześniej już wykoleił się w obrębie bocznicy).

Jednocześnie należy się spodziewać, że wraz z wdrożeniem do przepisów krajowych dyrektywy 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. *w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego* (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r., str. 32), przewidującej wydzielenie tzw. infrastruktury usługowej, wzrośnie liczba eksploatowanych bocznicy kolejowych, co sprawi, że coraz większa część ruchu kolejowego odbywać się będzie poza siecią linii kolejowych zarządzanych przez zarządców infrastruktury. Objęcie bocznicy kolejowych analogicznymi rozwiązaniami, jakie funkcjonują na głównej sieci kolejowej, przyczyni się do ujednoczenia zasad zbierania danych o zdarzeniach kolejowych i uwzględnienia również zagrożeń, jakie wynikają z przewozów na obszarze bocznicy kolejowych.

Włączenie bocznicy kolejowych do systemu badania wypadków kolejowych spowodowało również konieczność rozszerzenia zakresu możliwych badań prowadzonych przez PKBWK. Dotychczas PKBWK mogła badać zdarzenia zakwalifikowane jako poważne wypadki lub

spełniające kryteria, określone w art. 28e ust. 2 ustawy, które odnoszą się m.in. do potencjalnego zaprzestania funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei. W przypadku bocznic kolejowych warunek ten nie będzie miał jednak zastosowania, gdyż nie wchodzi one w zakres transeuropejskiego systemu kolei, nie mają tu również zastosowania pojęcia podsystemu strukturalnego i składnika interoperacyjności. Z tego względu w projekcie zawarta została propozycja nowego ust. 2a w art. 28e, który daje PKBWK prawo badania każdego zdarzenia, o ile zaistniało ono w okolicznościach uzasadnionych podjęcie takiego badania, co otworzy PKBWK drogę również do badania zdarzeń w obrębie bocznic kolejowych. Podejmując decyzję o podjęciu postępowania w tym przypadku przewodniczący PKBWK również będzie kierował się przesłankami określonymi w ust. 3.

W nowym ust. 3a zawarty został z kolei tygodniowy termin na podjęcie decyzji w sprawie rozpoczęcia postępowania dotyczącego wypadku lub incydentu, spełniającego kryteria ust. 2, przeniesiony z dotychczasowego ust. 3. Termin ten wynika z art. 21 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE i w związku z tym nie może zostać zniesiony w odniesieniu do zdarzeń badanych na mocy art. 28e ust. 2 ustawy, gdyż taka konstrukcja wynika z przepisów dyrektywy 2004/49/WE. Niemniej jednak intencją krajowego ustawodawcy jest, aby w przypadku zdarzeń badanych z mocy art. 28e ust. 2a ustawy, które są poza zakresem stosowania dyrektywy 2004/49/WE, PKBWK dysponowała możliwością podjęcia postępowania w każdym momencie, gdy uzna to za stosowne.

3. Zasady funkcjonowania PKBWK (art. 1 pkt 16, 17, 19, 20 projektu)

Znaczne rozszerzenie kompetencji PKBWK w zakresie badania zdarzeń w systemie kolejowym wymusza również odpowiednie dostosowanie uwarunkowań jej funkcjonowania, z wykorzystaniem w tym zakresie dobrych praktyk wynikających z uregulowań prawnych i doświadczeń dotyczących pracy innych komisji zajmujących się badaniem wypadków w transporcie – Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Przede wszystkim projekt przewiduje usunięcie ograniczenia w zakresie liczby członków stałych PKBWK i wprowadza instytucję drugiego zastępcy (nowe brzmienie art. 28a ust. 3). Liczba członków stałych PKBWK będzie określana w zarządzeniu ministra właściwego ds. transportu, wydawanego na podstawie zmodyfikowanego art. 28d ust. 4 ustawy. Równocześnie w art. 28d ust. 1 modyfikacji poddany został przepis określający zasady finansowania działalności PKBWK – jego brzmienie zostało ujednolicone z analogicznym przepisem, dotyczącym funkcjonowania komisji morskiej.

Przedmiotowa zmiany są podyktowane koniecznością realizacji zaleceń podniesionych przez Komisję Europejską, zgodnie z którymi PKBWK powinna mocniej zaangażować się w realizację swojego podstawowego zadania, jakim jest dochodzenie przyczyn zdarzeń kolejowych, co nie jest możliwe przy obecnym składzie osobowym PKBWK. Konieczność zwiększenia liczby jej członków jest również niezbędna w kontekście wprowadzanych w ustawie zmian dotyczących zakresu badanych przez nią zdarzeń.

Jednocześnie w związku z uwagą Komisji Europejskiej, dotyczącą braku zapewnienia w polskich przepisach, że w skład krajowego organu dochodzeniowego wchodzi przynajmniej jedna osoba mogąca prowadzić dochodzenie, zgodnie z art. 21 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE, w art. 28e ustawy dodany został ust. 3a precyzujący, że członkowie PKBWK są uprawnieni do prowadzenia postępowań po poważnych wypadkach, o których mowa w art. 28e ust. 1 oraz wypadkach i incydentach, o których mowa w art. 28e ust. 2 i 2a.

W celu uporządkowania sytuacji prawnej w zakresie działalności PKBWK, w art. 28a wprowadzany jest nowy ust. 13a, określający, że podejmuje ona rozstrzygnięcia w formie uchwały. Dotychczas możliwość wydawania uchwał przez PKBWK była określona jedynie w odniesieniu do przyjmowania raportów z postępowania. Dodatkowo, w ust. 17 doprecyzowano, że członek PKBWK nie może występować również w charakterze świadka przed sądem lub innym organem, w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.

Jednocześnie w art. 28f wprowadzany jest nowy przepis, wskazujący, że postępowania prowadzone przez PKBWK są prowadzone niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności, a ich prowadzenie nie może uniemożliwiać lub opóźniać postępowania PKBWK. Analogiczny przepis istnieje obecnie w odniesieniu do Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Dodatkowo, w celu zachowania czytelności przepisów ustawy, norma określająca, że postępowania prowadzone przez PKBWK nie obejmują ustalania winy lub odpowiedzialności, jest przenoszona z ust. 2 do nowego ust. 2a.

Istotne zmiany dotyczące uprawnień członków PKBWK są wprowadzane w art. 28h. Dotychczasowy katalog uprawnień został rozszerzony w celu eliminacji ewentualnych wątpliwości i skonstruowany w analogiczny sposób, jak uprawnienia komisji lotniczej i morskiej, z zachowaniem jednak również dotychczasowych uprawnień charakterystycznych dla PKBWK. Dodatkowo, projekt przewiduje również umożliwienie ekspertom biorącym udział w postępowaniu korzystanie z uprawnień właściwych dla członków PKBWK, na podstawie upoważnienia udzielonego przez przewodniczącego.

Do ustawy wprowadzane są również nowe uregulowania dotyczące zapewnienia poufności dokumentów uzyskanych w ramach prowadzonego badania, wzorowane na przepisach dotyczących komisji morskiej. Zgodnie z projektowanymi przepisami PKBWK nie będzie mogła udostępnić dokumentów z badania żadnym organom procesowym w postępowaniu karnym, ani innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności ani winy. Udostępnienie dokumentów będzie możliwe jedynie na podstawie wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie, jeśli uzna on, że ujawnienie tych informacji jest uzasadnione nadrzędnym interesem społecznym.

4. Pomoc techniczna dla krajowej władzy bezpieczeństwa (art. 1 pkt 3 lit. c projektu)

Artykuł 17 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE nadaje krajowej władzy bezpieczeństwa uprawnienie do żądania pomocy technicznej od zarządcy infrastruktury i przedsiębiorców kolejowych lub innych kwalifikowanych podmiotów, jeśli chodzi o wykonywanie jej zadań.

Możliwość żądania pomocy technicznej przez Prezesa UTK nie jest obecnie uwzględniona w przepisach ustawy. Mając powyższe na uwadze w niniejszym projekcie, do katalogu zadań Prezesa UTK, określonego w art. 13, wprowadzono przepis ust. 7g, zgodnie z którym Prezes UTK będzie uprawniony do żądania pomocy technicznej w zakresie zadań określonych w ust. 1a i 2. Do udzielenia przedmiotowej pomocy, oprócz przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, zobowiązane zostały również, jako „inne kwalifikowane podmioty”, o których mowa w dyrektywie, następujące kategorie podmiotów funkcjonujących w sektorze kolejowym:

- 1) notyfikowane jednostki certyfikujące,
- 2) notyfikowane jednostki kontrolujące,
- 3) notyfikowane laboratoria,
- 4) podmioty uprawnione do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz
- 5) jednostki organizacyjne wykonujące badania techniczne konieczne do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem.

Zarówno wybór kategorii podmiotów objętych omawianym obowiązkiem, jak i wskazanie zakresu zadań Prezesa UTK, w odniesieniu do których nadana została możliwość żądania pomocy technicznej, zdeterminowana została z jednej strony katalogiem zadań krajowej władzy bezpieczeństwa, określonym w art. 16 dyrektywy 2004/49/WE, a z drugiej użytym w dyrektywie określeniem „pomocy technicznej”. Intencją legislatora europejskiego było nałożenie na podmioty obowiązku dostarczania pomocy w zakresie spraw wymagającego wysokiego poziomu specjalistycznej wiedzy technicznej, która może nie być dostępna wśród pracowników krajowej władzy bezpieczeństwa, lub wykorzystania specjalistycznego sprzętu.

5. Ważność certyfikatów bezpieczeństwa (art. 1 pkt 4 projektu)

W swojej uzasadnionej opinii Komisja Europejska zwróciła również uwagę na kwestię braku w ustawie przepisów będących transpozycją art. 10 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2004/49/WE, zgodnie z którym certyfikat bezpieczeństwa w części potwierdzającej akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego (tzw. część A certyfikatu bezpieczeństwa), wydany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, zachowuje ważność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla takiej samej działalności w transporcie kolejowym. Mając powyższe na uwadze zaproponowano dodanie nowego ust. 2a w art. 18b ustawy, precyzującego w sposób jednoznaczny powyższą kwestię.

6. Informowanie PKBWK o zdarzeniach (art. 1 pkt 17, 27 projektu)

Na mocy art. 21 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE krajowa władz bezpieczeństwa jest zobowiązana, w odpowiednich przypadkach, do zgłaszania wypadków i incydentów, o których mowa w art. 19, organowi dochodzeniowemu. Na tej podstawie organ

dochodzeniowy powinien mieć możliwość zareagowania na takie raporty i poczynienia niezbędnych przedsięwzięć w celu rozpoczęcia dochodzenia nie później niż jeden tydzień po otrzymaniu raportu dotyczącego wypadku lub incydentu.

Przywołany powyżej art. 19 w ust. 2 stanowi, że, oprócz poważnych wypadków, organ dochodzeniowy może badać te wypadki i incydenty, które w nieznacznie zmienionych warunkach mogłyby prowadzić do poważnych wypadków, obejmujących zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości czy kolei konwencjonalnej. Artykuł ten określa również kryteria, na mocy których organ dochodzeniowy podejmuje decyzję odnośnie podjęcia dochodzenia, wśród których są również wnioski zgłoszone przez krajową władzę bezpieczeństwa.

Mając powyższe na uwadze w projekcie zaproponowano nowe brzmienie art. 28g, w którym w ust. 1 dotychczasowe zobowiązanie zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do informowania o zdarzeniach zostało rozszerzone o Prezesa UTK. Dodatkowo katalog podmiotów objętych tym obowiązkiem uzupełniono o użytkowników bocznic kolejowych, co bezpośrednio wynika z opisanych wcześniej zmian dotyczących włączenia bocznic kolejowych w system nadzoru i badania zdarzeń kolejowych. W ślad za ww. zmianami dokonano również stosownych zmian w art. 66 ust. 1 w zakresie określającym kary za brak zgłoszenia zaistnienia zdarzenia kolejowego. Dotychczasowy przepis lit. c i d w pkt 2 został przeniesiony do pkt 3, celem włączenia w jego zakres również użytkowników bocznic kolejowych, oraz uzupełniony o wypadki i utrudnianie pracy komisji kolejowej.

W art. 28g dodano również nowy ust. 2, zgodnie z którym Prezes UTK jest zobowiązany do informowania Komisji o wypadkach i incydentach, o których mowa w art. 28e ust. 2, które w jego ocenie spełniają określone tam kryteria. Przepisy te mają za zadanie zapewnić analogiczny, jak w przepisach europejskich mechanizm, w myśl którego Prezes UTK byłby zobligowany do poinformowania PKBWK o zdarzeniu, które w jego ocenie powinno zostać poddane badaniu przez Komisję i spełnia kryteria określone w art. 28e ust. 2 ustawy. Następnie PKBWK, kierując się kryteriami określonymi w art. 28e ust. 3 ustawy, podejmuje decyzję o rozpoczęciu lub nie postępowania w sprawie zdarzenia będącego przedmiotem powiadomienia w terminie tygodnia do poinformowania o jego zaistnieniu.

7. Postępowanie z zaleceniami PKBWK (art. 1 pkt 19 projektu)

W związku z uwagami Komisji Europejskiej zawartymi w skierowanej do Rzeczypospolitej Polskiej uzasadnionej opinii, w projekcie zawarto również szereg zmian w zakresie systemu postępowania z zaleceniami po dochodzeniach powypadkowych, wydanymi przez Przewodniczącego PKBWK. Komisja Europejska zwróciła uwagę, że przepisy art. 28l ust. 4 ustawy wskazują, że raport końcowy z dochodzenia powypadkowego, zawierający zalecenia w zakresie bezpieczeństwa, jest przekazywany Agencji na jej wniosek, co stoi w sprzeczności z art. 24 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE, zgodnie z którym każdy organ dochodzeniowy jest obligatoryjnie zobligowany do przekazania Europejskiej Agencji Kolejowej raportu końcowego z dochodzenia powypadkowego oraz raportu rocznego z prac w poprzednim roku.

Mając powyższe na uwadze w projekcie zaproponowano modyfikację art. 281 ust. 4 ustawy poprzez wydzielenie Agencji jako adresata do pkt 1 projektowanego przepisu i przypisania sformułowania „na ich wniosek” wyłączenie do pozostałych podmiotów, wymienionych w pkt 2.

Zmiana w art. 281 ust. 6 polega na usunięciu terminu opracowania przez PKBWK raportu w terminie do dnia 30 marca i pozostawieniu jedynie terminu ogłoszenia raportu i jego przekazania do Europejskiej Agencji Kolejowej, ustalonego na 30 września. Termin ten wynika z przepisów dyrektywy 2004/49/WE i jest tożsamy z analogicznym wymaganiem w odniesieniu do Prezesa UTK. Dotychczasowa konstrukcja omawianego przepisu tworzyła nieuzasadnioną półroczną lukę między terminami opracowania raportu i jego ogłoszenia oraz przekazania Agencji.

Dalsze zmiany w art. 281 dotyczą zasad przekazywania zaleceń. Projekt przewiduje zmianę ust. 8 w taki sposób, aby do Prezesa UTK kierowane były zarówno zalecenia zawarte w raportach końcowych z dochodzeń powypadkowych, jak i w raportach rocznych. Ujęcie w omawianym przepisie również zaleceń wynikających z raportów końcowych, stanowi uzupełnienie dotychczasowych przepisów i umożliwi jednoznaczne włączenie do projektowanego systemu postępowania z zaleceniami wszystkich zaleceń, wydawanych przez PKBWK. Zwrócić również należy uwagę, że użycie w przedmiotowym przepisie czasownika „kierowane” zamiast „przekazywane” stanowi bezpośrednią realizację uwag Komisji Europejskiej i jest ukierunkowane na jasne określenie Prezesa UTK jako głównego adresata zaleceń PKBWK.

W nowych ust. 8a, 8b i 9a-9d dodawanych do art. 281 określono kolejne etapy postępowania związanego z zaleceniami PKBWK. Podstawą do przygotowania przedmiotowych przepisów był przewodnik Europejskiej Agencji Kolejowej, dotyczący rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa, wydawanych zgodnie z art. 25 dyrektywy 2004/49/WE⁴.

Projektowany tryb postępowania zakłada, że po otrzymaniu zaleceń przygotowanych przez PKBWK, Prezes UTK dokonuje ich analizy pod kątem zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyk w transporcie kolejowym. Zaproponowane kryterium wynika z wytycznych art. 4 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE, zgodnie z którymi państwa członkowskie zapewniają, że środki stosowane do rozwoju i poprawy bezpieczeństwa kolei uwzględniają potrzebę podejścia systemowego. W wyniku ww. analizy Prezes UTK może zmienić lub uzupełnić otrzymane zalecenia, informując o tym PKBWK. Kolejnym krokiem jest przekazanie przez Prezesa UTK zaleceń do realizacji określonym podmiotom. Czynność ta wymaga wcześniejszego wskazania podmiotów, których dotyczy przedmiotowe zalecenie.

Na mocy art. 281 ust. 9 Prezes UTK sprawuje następnie nadzór nad realizacją przekazanych zaleceń. Podmioty, które otrzymają zalecenie, poddają je analizie, i w stosownych

⁴ „Guidance on safety recommendations in terms of article 25 directive 2004/49/EC”, znak ERA/GUI/03/2010/SAF-EN, wersja 2.0, Europejska Agencja Kolejowa, kwiecień 2010 r.

przypadkach, wdrożeniu na zasadach określonych w szczególności w ich systemach zarządzania bezpieczeństwem i innych systemach zarządzania. Sposób sformułowania tego przepisu jest pochodną wymogów dotyczących konstrukcji systemów zarządzania bezpieczeństwem i systemów zarządzania utrzymaniem, określonych w odpowiednich przepisach europejskich. W przypadku przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury jest to punkt Q.2 lit. a) w załączniku II do – odpowiednio – rozporządzenia Komisji (WE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE nr L 326 z 10.12.2010 r., str. 11) i rozporządzenia Komisji (WE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE nr L 327 z 11.12.2010 r., str. 13), zaś w przypadku podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pkt I.4 lit. f) w załączniku III do 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 nr L 122 z 11.05.2011 r., str. 22). Wskazanie w ustawie w szczególności na systemy zarządzania bezpieczeństwem wynika z faktu, że większość zaleceń będzie kierowana do tych podmiotów, które posiadają taki system. Niemniej jednak istnieje pula podmiotów, która zgodnie z obowiązującymi przepisami nie jest objęta obowiązkiem posiadania systemu zarządzania bezpieczeństwem, a posiada inne systemy zarządzania i może być adresatem zaleceń w zakresie bezpieczeństwa np. podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, producenci podsystemów lub składników interoperacyjności.

W przypadku, gdy podmiot, do którego trafiło zalecenie, zdecyduje o jego niewdrożeniu lub wdrożeniu w sposób zmodyfikowany (odmienny od przewidzianego w zaleceniu), informuje o tym Prezesa UTK z podaniem przyczyn takiej decyzji. W przypadku rozbieżności stanowisk odnośnie konieczności wdrożenia zalecenia pomiędzy podmiotem i Prezesem UTK, strony współpracują dla osiągnięcia porozumienia, w razie potrzeby angażując PKBWK. W ostateczności, w sytuacji braku porozumienia Prezes UTK może nakazać realizację zaleceń w drodze decyzji administracyjnej.

Powyższy wielostopniowy mechanizm wdrażania zaleceń w zakresie bezpieczeństwa jest zgodny z wytycznymi Europejskiej Agencji Kolejowej w tym zakresie, wyrażonymi w przywołanym wcześniej przewodniku. Zaproponowana konstrukcja zapewnia istotny udział podmiotów sektora kolejowego w kształtowaniu zaleceń, przy jednoczesnym utrzymaniu możliwości wyegzekwowania zalecenia przez Prezesa UTK. Warto wspomnieć, że zalecenia w zakresie bezpieczeństwa są bardzo silnym instrumentem w rękach administracji, którego oddziaływanie może obejmować cały rynek kolejowy i z tego względu jego stosowanie musi być wyważone, co w ocenie projektodawcy jest zapewnione w zaproponowanych uregulowaniach prawnych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, raz do roku podmioty, których dotyczą zalecenia, składają PKBWK oraz Prezesowi UTK w terminie do 1 kwietnia informację o realizacji zaleceń oraz podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji

tych zaleceń za poprzedni rok kalendarzowy. Analogiczny obowiązek ciąży również na Prezesie UTK, niemniej jednak dotychczas w przepisach nie była wskazana data graniczna, do której musiał być on zrealizowany. W związku z powyższym, w ślad za postulatami PKBWK oraz Prezesa UTK, w zmienianym art. 28 ust. 11 określono, że Prezes UTK przekazuje ww. informacje w terminie do 30 kwietnia danego roku.

8. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe (art. 1 pkt 3 lit. a, pkt 23 lit. b projektu)

Komisja Europejska zwróciła również uwagę na niezgodność transpozycji dyrektywy 2004/49/WE w aspekcie powierzenia zadań nadzorczych organowi dochodzeniowemu. Na mocy obowiązującej ustawy, zgodnie z art. 28m ust. 4, PKBWK prowadzi nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Zadania w tym zakresie powinna tymczasem realizować krajowa władza bezpieczeństwa m.in. z uwagi na fakt, że dochodzenia nieprzejęte przez PKBWK stanowią zasadniczo element systemów zarządzania bezpieczeństwem przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

Mając powyższe na uwadze w przedmiotowym projekcie do katalogu zadań Prezesa UTK w art. 13 ust. 1a dodano nowy pkt 7a, dotyczący nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Aby uniknąć dublowania przepisów w tym zakresie, w art. 28m uchyleniu podlega ust. 4.

9. Zmiana delegacji do wydania rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów (art. 1 pkt 24 projektu)

Z uwagi na duży zakres zmian wprowadzanych niniejszym projektem do mechanizmu badania zdarzeń kolejowych oraz administracyjnego nadzoru nad nim, niezbędne będzie wydanie nowego rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, Ponieważ nowe rozporządzenie swoim zakresem obejmować będzie również bocznicę kolejową, z dotychczasowej delegacji do jego wydania usunięte zostało sformułowanie „na liniach kolejowych”, co uniemożliwiłoby uregulowanie w nim postępowania w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznicach kolejowych.

Podkreślić również należy, że przeniesienie zadań z zakresu nadzoru nad pracą komisji kolejowych z PKBWK na Prezesa UTK wymusi całkowite przekonstruowanie dotychczasowych przepisów rozporządzenia w zakresie zadań wykonywanych dotychczas przez administrację.

10. Definicja transportu wewnątrzzakładowego (art. 1 pkt 1 lit. a projektu)

W ostatnim czasie do ministra właściwego ds. transportu napływają sygnały dotyczące konieczności dostosowania definicji „transportu wewnątrzzakładowego” do zmieniających się uwarunkowań gospodarczych. Wyraźne zdefiniowanie tego pojęcia jest niezwykle istotne z uwagi na fakt, że ten rodzaj transportu jest wyłączony z zakresu stosowania ustawy o transporcie kolejowym i ten stan rzeczy powinien być utrzymany, gdyż nie jest uzasadniona

ingerencja na poziomie ustawowym w sposób realizacji wewnętrznego transportu w ramach zakładów przemysłowych.

Obecna definicja przewiduje, że w transporcie wewnątrzzakładowym nie może uczestniczyć przewoźnik kolejowy lub należące do niego pojazdy. Praktyka funkcjonowania rynku pokazuje, że coraz częściej dochodzi do sytuacji, gdy obsługę transportu wewnątrzzakładowego i przyzakładowej bocznic kolejowej wykonuje ta sama firma, posiadająca licencję przewoźnika. Zjawisko to jest naturalne, gdyż przewoźnicy z natury rzeczy dysponują odpowiednim taborem i kompetencjami do prowadzenia przewozów kolejowych również wewnątrz zakładu. Jednocześnie nie znajduje uzasadnienia utrzymywanie sztucznego podziału, mającego na celu całkowite wyodrębnienie transportu wewnątrzzakładowego np. poprzez korzystanie z przypisanych konkretnych pojazdów kolejowych.

Mając powyższe na uwadze w ramach projektu wprowadzono zmodyfikowaną definicję transportu wewnątrzzakładowego, w której wyeliminowano ograniczenie dotyczące udziału przewoźnika lub należącego do niego taboru. Istotną zmianę jest również dodanie sformułowania, wskazującego, że w trakcie transportu wewnątrzzakładowego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają na linię kolejową. Podkreślić należy, że sposób sformułowania tego przepisu, odnoszący się do procesu („w trakcie którego”), a nie do pojazdów, nie narzuca wymagania, że pojazdy kolejowe, które uczestniczyły w transporcie wewnątrzzakładowym, nigdy nie mogą wyjechać na linię kolejową. Nie mogą tego robić tylko w momencie, gdy uczestniczą w procesie transportu wewnątrzzakładowego, natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, aby po jego zakończeniu, gdy zostaną wystawione na punkt zdawczo-odbiorczy bocznic kolejowej i włączone w skład pociągu, wyjechały normalnie na linię kolejową (oczywiście już po spełnieniu wszystkich odpowiednich w tym zakresie warunków np. w zakresie rejestracji w krajowym rejestrze taboru czy dopuszczenia do eksploatacji). W nowej definicji istotnym elementem jest również odniesienie się do linii kolejowej, co sprawia, że transport wewnątrzzakładowy może pojawić się na bocznic kolejowej. Dodatkowo rozszerzono również przykłady zakładów, w których funkcjonuje transport wewnątrzzakładowy, o huty i koksownie.

Odnosząc powyższe do praktycznego funkcjonowania zakładów przemysłowych można wskazać, że nowa definicja dopuszcza, aby pojazdy towarowe wykorzystywane w normalnym ruchu kolejowym mogły uczestniczyć w transporcie wewnątrzzakładowym i nie był konieczny przeładunek znajdującego się w nich towaru, co byłoby nieuzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia. Dopuszczalne jest również, aby pojazdy uczestniczące tylko w transporcie wewnątrzzakładowym, były wykorzystywane również w obrębie bocznic kolejowej np. do prowadzenia jej napraw i konserwacji czy też po prostu do postoju na jej torach.

11. Zniesienie wymogu zatwierdzania przepisów wewnętrznych (art. 1 pkt 3 lit. b, pkt 5 projektu)

Podstawową zasadą funkcjonowania sektora kolejowego, wynikającą z dyrektywy 2004/49/WE, wyrażoną również w niektórych przepisach ustawy, jest alokacja odpowiedzialności za bezpieczne funkcjonowanie transportu kolejowego i minimalizację ryzyk w tym zakresie, po stronie podmiotów działających na tym rynku. Niemniej jednak niektóre wymagania przepisów prawnych stoją w sprzeczności z tym podejściem, na co swoją uwagę zwróciła Komisja Europejska w ramach uzasadnionej opinii, skierowanej do Rzeczypospolitej Polskiej. Obawy Komisji wzbudził wymóg zatwierdzania przez Prezesa UTK przepisów wewnętrznych podmiotów działających w branży kolejowej. W odniesieniu do przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, ubiegających się o wydanie lub posiadających certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa, wymagania w zakresie zatwierdzania posiadanych przez nich przepisów wewnętrznych, zostały zniesione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. *zmieniającym rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym* (Dz. U. poz. 264). Niniejszy projekt przewiduje również zniesienie analogicznego wymogu w odniesieniu do użytkowników bocznic kolejowych, co pozwoli na jasną alokację odpowiedzialności za bezpieczeństwo systemu kolejowego na tych podmiotach.

IV. Międzynarodowe kolejowe korytarze towarowe (rozporządzenie nr 913/2010)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. *w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy* (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010 r., str. 22, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem nr 913/2010”, ustanawia dwa tzw. korytarze towarowe, które przebiegają przez terytorium Polski – pierwszy korytarz „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie” przebiegający ze Świnoujścia i Gdyni przez Katowice do Ostrawy i dalej na południe Europy, drugi „Morze Północne – Morze Bałtyckie” biegnący przez Polskę na kierunku wschód-zachód z Berlina przez Warszawę do Terespoła i Kowna.

Rozporządzenie nr 913/2010 przewiduje szereg uregulowań dotyczących zarządzania korytarzami towarowymi oraz alokacji zdolności przepustowej i podlega bezpośredniej stosowalności na terytorium Polski. Niemniej jednak, aby umożliwić jego wykonanie, niezbędne jest dokonanie niewielkich zmian w obowiązującej ustawie. Zmiany te obejmują wprowadzenie dwóch nowych definicji do art. 4 ustawy, oraz zmiany w art. 30 i 32, zgodnie z którymi zarządca infrastruktury, przed przystąpieniem do planowania tras pociągów, definiuje i organizuje wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów, zaś informacja o nich jest podawana przez tzw. punkt kompleksowej obsługi, określony w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010. Zmiany obejmują również reguły ustalania pierwszeństwa dla ruchu pociągów w przypadku korytarzy towarowych.

SKUTKI PROJEKTU

Odnosząc się do skutków społecznych, gospodarczych, finansowych i prawnych należy wskazać, że ustawa będzie oddziaływać na praktycznie cały sektor kolejowy, w tym przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, producentów, jednostki notyfikowane i jednostki wyznaczone oraz PKBWK i Prezesa UTK. Przewiduje się, że skutkiem projektu dla sektora przedsiębiorstw będzie ujednoczenie zasad uzyskiwania dopuszczeń do eksploatacji podsystemów i również ułatwienie zagranicznej ekspansji ze swoimi produktami polskim przedsiębiorcom. Jednocześnie jednak przedsiębiorcy będą zobowiązani do udzielenia Prezesowi UTK pomocy technicznej w realizacji przez niego zadań.

Projekt przyczyni się również do podniesienia poziomu bezpieczeństwa przewozów kolejowych dzięki istotnemu zwiększeniu zakresu kompetencji PKBWK oraz jej uwolnieniu od zadań z zakresu nadzoru nad pracą komisji kolejowych, które zostaną włączone do zadań Prezesa UTK.

W związku z koniecznością przeniesienia zadań z zakresu nadzoru nad komisjami kolejowymi na Prezesa UTK przewiduje się konieczność wzrostu zatrudnienia o 7 etatów, po jednej osobie do każdego oddziału terenowego UTK. Zakłada się, że rocznie będzie to wydatek ok. 338 tys. zł.

Dodatkowo, z uwagi na znaczne rozszerzenie zakresu badań realizowanych przez PKBWK niezbędne jest wzmocnienie Komisji o 8 etatów i powołanie dwóch oddziałów terenowych, co zapewni minimalizację czasu niezbędnego na dojazd do miejsca ewentualnego zdarzenia. Przewiduje się, że koszty z tego tytułu będą kształtować się następująco:

- Wynagrodzenia dla dodatkowych 8 członków PKBWK – 1 mln zł rocznie
- Zakup niezbędnego sprzętu i wyposażenie PKBWK – jednorazowy wydatek na kwotę 1,2 mln zł
- Roczny koszt utrzymania PKBWK w nowej formule działania (włącznie z kosztami wynagrodzeń wszystkich członków) – ok. 2,2 mln zł

Łącznie koszt wejścia w życie ustawy powinien zamknąć się w kwocie ok. 2,7 mln zł.

2. Wskazanie źródeł finansowania projektu ustawy.

Finansowanie projektu ustawy pochodzić będzie z budżetu państwa.

3. Przedstawienie założeń podstawowych aktów wykonawczych.

Wejście w życie ustawy spowoduje konieczność wydania bądź zmiany następujących aktów wykonawczych:

- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie *interoperacyjności systemu kolei* – w zakresie dotyczącym transpozycji dyrektywy 2014/106/UE;
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

z dnia 6 września 2012 r. w *sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych* – dodanie procedury rezerwacji europejskiego numeru pojazdu;

- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w *sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych* – dostosowanie do zmiany organu właściwego w zakresie nadzoru nad pracą komisji kolejowych oraz rozszerzenia zakresu stosowania rozporządzenia również poza linie kolejowe (tj. na bocznicę kolejowe).

4. Oświadczenie o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej albo, że nie jest objęty tym prawem.

Wnioskodawcy oświadczają, że projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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 w tym trybie.

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

5. Wyniki przeprowadzonych konsultacji projektu.

Projekt nie był poddany konsultacjom, o których mowa w art. 34 ust 3 Regulaminu Sejmu.

Warszawa, 18 maja 2015 r.

BAS-WAPEiM-901/15

Pan Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Lamczyk)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy zmierza do wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, ze zmianami). Proponowane zmiany dotyczą następujących zagadnień:

- zmiany znaczenia niektórych użytych w ustawie pojęć (transport wewnętrzny, deklaracja weryfikacji WE podsystemu, pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu, deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, dopuszczenie do eksploatacji, poważny wypadek) oraz wprowadzenia nowych pojęć (procedura weryfikacji WE podsystemu, europejski korytarz towarowy, wstępnie ustalona międzynarodowa trasa pociągu);
- zakresu kompetencji, składu i reguł działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- kompetencji ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- obowiązków zarządcy infrastruktury;
- zasad wydawania i skutków prawnych określonych dokumentów (zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, certyfikatu weryfikacji WE, pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu);
- kar nakładanych na użytkowników bocznic kolejowych za niedopełnienie określonych obowiązków.

Ponadto ustawa zawiera przepisy intertemporalne dotyczące (1) świadectw bezpieczeństwa, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, pośrednich certyfikatów weryfikacji WE

podsystemu, pośrednich deklaracji weryfikacji WE podsystemu, certyfikatów weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu wydanych przed wejściem w życie projektowanych zmian, (2) niezakończonych postępowań oraz (3) dotychczasowych przepisów wykonawczych.

Ustawa ma wejść w życie 1 stycznia 2016 r.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Materia stanowiąca przedmiot projektu ustawy została uregulowana w następujących aktach prawnych UE:

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. L 191 z 18.7.2008, s. 1; dalej: dyrektywa 2008/57/WE),
- dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 164 z 30.4.2004, s. 44),
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. L 121 z 3.5.2013, s. 8)
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. L 276, 20.10.2010, s. 22; dalej: rozporządzenie 913/2010).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z treścią wskazanych wyżej aktów prawnych UE, poza art. 1 pkt 12 lit. a projektu (projektowany art. 25cb ust. 5a). Zgodnie z projektowanym przepisem, „po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca może wydać pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu”. Takie sformułowanie przepisu oznacza, że w sytuacji, w której spełnione są przedmiotowe wymagania, notyfikowana jednostka certyfikująca posiada uznanie, czy wydać pośredni certyfikat weryfikacji WE systemu.

Zgodnie z art. 18 ust. 4 dyrektywy 2008/57/WE, „jednostka notyfikowana może wydać pośrednie potwierdzenie weryfikacji w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów. W tym

przypadku stosuje się procedurę określoną w załączniku VI.” Punkt 1 załącznika VI precyzuje, że „weryfikacja WE» oznacza procedurę przeprowadzaną przez wnioskodawcę w rozumieniu art. 18 w celu wykazania, że spełnione zostały wymagania odpowiednich przepisów unijnych, w tym wszelkich przepisów krajowych, odnoszące się do podsystemu i że można zezwolić na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.” Ponadto, zgodnie z pkt 2.2.1. załącznika VI, na wniosek podmiotu zamawiającego lub producenta (tj. wnioskodawcy w rozumieniu art. 18) weryfikacje można przeprowadzić w odniesieniu do części podsystemu lub można je ograniczyć do określonych etapów procedury weryfikacji. W takich przypadkach wyniki weryfikacji można udokumentować w „pośrednim potwierdzeniu weryfikacji” wydanym przez jednostkę notyfikowaną wybraną przez podmiot zamawiający lub producenta. Wobec powyższego należy uznać, że celem weryfikacji jest ustalenie, czy spełnione zostały określone wymogi. W tej sytuacji, niezgodne z istotą procedury weryfikacyjnej byłoby przyznanie jednostce certyfikującej uznania w zakresie wydania pośredniego certyfikatu w sytuacji, w której określone wymagania zostały spełnione. Co prawda art. 18 ust. 4 dyrektywy 2008/57/WE zawiera sformułowanie „jednostka notyfikowana może wydać pośrednie potwierdzenie weryfikacji”, jednak w przedstawionym kontekście należy je rozumieć nie jako przyznanie marginesu uznania jednostce certyfikującej, a jako możliwość przeprowadzenia przez nią procedury, skorzystanie z której jest dla wnioskodawcy fakultatywne. Autorzy projektu zdają sobie zresztą sprawę z dyskusyjności zaproponowanego sformułowania. Jak bowiem wynika z uzasadnienia projektu, „w ocenie projektodawcy, intencją tego przepisu ten [sic – powinno być „nie”] jest danie jednostce notyfikowanej prawa do odmowy wydania certyfikatu w przypadku spełnienia wszystkich wymagań, a jedynie zniesienie obowiązkowego charakteru tego dokumentu. Strony procedury weryfikacji WE podsystemu mogą jednak nadal uzgodnić – w ramach zawieranej umowy – że efektem przeprowadzonej procedury będzie wydanie stosownego dokumentu”.

Ponadto komentarza wymaga treść art. 1 pkt 2 lit. f projektu. Przepis ten uzupełnia słowniczek wyrażeń użytych w nowelizowanej ustawie o pojęcie „wstępnie ustalona międzynarodowa trasa pociągu” (projektowany art. 4 pkt 52 nowelizowanej ustawy). Zgodnie z projektem, pojęcie to ma oznaczać trasę, o której mowa w art. 13 ust. 3 rozporządzenia 913/2010. Tymczasem, w myśl tego przepisu, „punkt kompleksowej obsługi podejmuje decyzje w sprawie wniosków o wstępnie ustalone trasy pociągów określone w art. 14 ust. 3 i w sprawie rezerwy zdolności przepustowej określonej w art. 14 ust. 5. Dokonuje on alokacji zdolności przepustowej zgodnie z przepisami dotyczącymi alokacji zdolności przepustowej określonymi w dyrektywie 2001/14/WE. Informuje on bezzwłocznie właściwych zarządców infrastruktury o tych wnioskach i podjętych decyzjach”. Artykuł 14 ust. 3 stanowi natomiast m.in., że „zarządcy infrastruktury danego korytarza towarowego wspólnie definiują i organizują

wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów dla pociągów towarowych, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 dyrektywy 2001/14/WE, uwzględniając potrzebę alokacji zdolności przepustowej dla innych rodzajów transportu, w tym transportu pasażerskiego. Zawierają one ułatwienia w odniesieniu do czasu przejazdu, częstotliwości, godzin odjazdu i miejsca przeznaczenia oraz tras odpowiednich dla usług transportu towarowego w celu zwiększenia ilości towarów przewożonych pociągami towarowymi kursującymi w korytarzu towarowym”. Cechy „wstępnie ustalonej międzynarodowej trasy pociągu” są więc określone w art. 14 ust. 3 rozporządzenia. Wobec powyższego prawidłowe byłoby bezpośrednie odwołanie się w treści projektu do art. 14 ust. 3 rozporządzenia 913/2010, a nie do art. 13 ust. 3 tego rozporządzenia.

4. Konkluzja

Artykuł 1 pkt 12 lit. a projektu, w zakresie w jakim odnosi się do treści nowego art. 25cb ust. 5a nowelizowanej ustawy, jest niezgodny z dyrektywą 2008/57/WE. Kwestionowany przepis przewiduje przyznanie jednostce certyfikującej marginesu uznania co do wydania certyfikatu w sytuacji, w której spełnione zostały zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności. Tymczasem dyrektywa 2008/57/WE nie przewiduje możliwości powierzenia kompetencji uznaniowych w takim przypadku.

W pozostałym zakresie projekt nie narusza prawa UE.

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla

Warszawa, 18 maja 2015 r.

BAS-WAPEiM-902/15

Pan Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna w sprawie stwierdzenia, czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Lamczyk) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projekt ustawy zmierza do wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, ze zmianami). Proponowane zmiany dotyczą następujących zagadnień:

- zmiany znaczenia niektórych użytych w ustawie pojęć (transport wewnątrzzakładowy, deklaracja weryfikacji WE podsystemu, pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu, deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, dopuszczenie do eksploatacji, poważny wypadek) oraz wprowadzenia nowych pojęć (procedura weryfikacji WE podsystemu, europejski korytarz towarowy, wstępnie ustalona międzynarodowa trasa pociągu);
- zakresu kompetencji, składu i reguł działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- kompetencji ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- obowiązków zarządcy infrastruktury;
- zasad wydawania i skutków prawnych określonych dokumentów (zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, certyfikatu weryfikacji WE, pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu);
- kar nakładanych na użytkowników bocznic kolejowej za niedopełnienie określonych obowiązków.

Ponadto ustawa zawiera przepisy intertemporalne dotyczące (1) świadectw bezpieczeństwa, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, pośrednich certyfikatów weryfikacji WE podsystemu, pośrednich deklaracji weryfikacji WE podsystemu, certyfikatów weryfikacji WE

podsystemu oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu wydanych przed wejściem w życie projektowanych zmian, (2) niezakończonych postępowań oraz (3) dotychczasowych przepisów wykonawczych.

Projekt zawiera następujące przepisy mające na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej:

- a) Przepisy zmierzające do wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. L 191 z 18.7.2008, s. 1) w wersji zmienionej dyrektywą Komisji 2014/106/UE z dnia 5 grudnia 2014 r. zmieniającą załączniki V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014, s. 42):
 - a. Art. 1 pkt 2 lit. b – zał. VI do dyrektywy
 - b. Art. 1 pkt 2 lit. c – zał. V do dyrektywy
 - c. Art. 1 pkt 2 lit. d – art. 2 lit. q dyrektywy
 - d. Art. 1 pkt 7 – art. 21 ust. 8 dyrektywy
 - e. Art. 1 pkt 12 lit. b – zał. VI do dyrektywy
 - f. Art. 1 pkt 14 lit. c – art. 20 ust. 1 dyrektywy
- b) Przepisy zmierzające do wykonania dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 164 z 30.4.2004, s. 44):
 - a. Art. 1 pkt 2 lit. e – art. 3 lit. 1 dyrektywy
 - b. Art. 1 pkt 3 lit. c – art. 17 ust. 1 dyrektywy
 - c. Art. 1 pkt 4 – art. 10 ust. 3 dyrektywy
 - d. Art. 1 pkt 18 lit a – art. 19 ust. 1 dyrektywy
 - e. Art. 1 pkt 20 – art. 21 ust. 3 dyrektywy
 - f. Art. 1 pkt 21 – art. 20 dyrektywy
 - g. Art. 1 pkt 22 lit. a – art. 24 ust. 2 dyrektywy
 - h. Art. 1 pkt 22 lit. c-g – art. 25 dyrektywy
- c) Przepisy zmierzające do wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. L 276, 20.10.2010, s. 22):
 - a. Art. 1 pkt 2 lit. f
 - b. Art. 1 pkt 25-26.

Projekt zawiera przepisy mające na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej. Projekt może zostać uznany przez Marszałka Sejmu za projekt ustawy wykonującej prawo UE w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Warszawa, dnia 15 maja 2015 r.

BSA III-021-195/15

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu 18. 05. 2015r.

**Pan
Adam PODGÓRSKI
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu**

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 6 maja 2015 r., GMS-WP-173-104/15 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 pkt 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (j.t. Dz. U. z 2013 r., poz. 499 ze zm.) nie uznaje za celowe opiniowania **komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie.**

Z poważaniem

Prof. dr hab. Małgorzata GERSDORF



RZECZPOSPOLITA POLSKA

PROKURATOR GENERALNY

PG VII G 025/148/15

Warszawa, dnia 25.05 2015 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu 25/05/2015

Pan

Adam Podgórski

Zastępca Szefa

Kancelarii Sejmu

W nawiązaniu do pisma z dnia 6 maja 2015 r., GMS-WP-173-104/15, dotyczącego komisyjnego *projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym*, przekazanego Prokuratorowi Generalnemu do wyrażenia opinii w trybie art. 3 ust. 1 pkt 9 *ustawy z dnia 20 czerwca 1985 r. o prokuraturze* (Dz. U. z 2011 r. Nr 270, poz. 1599, z późn. zm.), uprzejmie informuję, że do przedstawionego projektu uwag nie zgłaszam.

h/2
ZASTĘPCA PROKURATORA
GENERALNEGO
Marzena Kowalska