

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia.....2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym²⁾

Na podstawie art. 18e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407 oraz z 2009 r. Nr 91, poz. 744) wprowadza się następujące zmiany:

1) uchyla się § 3;

2) w § 4:

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

„1a) politykę bezpieczeństwa zatwierdzoną przez kierownictwo przedsiębiorstwa;”;

b) pkt 2–4 otrzymują brzmienie:

„2) procedury umożliwiające realizację celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa oraz spełnienie warunków określonych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, przepisach Unii Europejskiej dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego, krajowych przepisach bezpieczeństwa oraz właściwych decyzjach Prezesa UTK;

3) procedury dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej, urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, na poziomie

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei Wspólnoty 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 przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 16, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 644, 768 i 962.

zgodnym z właściwymi standardami i warunkami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania;

4) procedury i metody dokonywania w przedsiębiorstwie oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzoną działalnością;”;

3) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. Do wniosku przewoźnika kolejowego o wydanie sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa należy dołączyć odpowiednie dokumenty wymienione w pkt 8.1 – 8.10 załącznika III do rozporządzenia Komisji (WE) nr 653/2007 z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 153 z 14.06.2007 r., str. 9).”.

§ 2. Regulacje wewnętrzne złożone do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia na podstawie dotychczasowych przepisów i niezaakceptowane przed tym dniem, pozostawia się bez rozpoznania.

§ 3. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury, którzy prowadzą działalność na podstawie certyfikatów bezpieczeństwa albo autoryzacji bezpieczeństwa, wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, dostosują swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem do zmian wynikających z niniejszego rozporządzenia nie później niż do dnia złożenia wniosku o przedłużenie ważności dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa albo autoryzacji bezpieczeństwa.

§ 4. Postępowania w sprawie uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa albo certyfikatu bezpieczeństwa w części sieciowej lub w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, wszczęte i niezakończone do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, prowadzi się na podstawie przepisów dotychczasowych.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2014 r.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego
Anna Kubik

Podsekretarz Stanu

Zbigniew Klepacki

2014 -10- 2 1

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi nowelizację rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407, z późn. zm.) i jest wydawane na podstawie upoważnienia ustawowego określonego w art. 18e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. Zmiana ma na celu dostosowanie krajowych procedur dotyczących procesu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym do prawa Unii Europejskiej.

W roku 2013 w ówczesnym Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej został przeprowadzony audyt zlecony przez Komisję Europejską i wykonany przez Europejską Agencję Kolejową. Przedmiotem audytu było m.in. polskie prawodawstwo dotyczące bezpieczeństwa kolei w kontekście stopnia dostosowania prawa krajowego do regulacji zawartych w prawie Unii Europejskiej, w szczególności w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei Wspólnoty 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 przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 220 z 21.06.2004, str. 16, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2004/49/WE”, i rozporządzeniach wykonawczych wydanych na jej podstawie.

W lutym 2014 r. Komisja Europejska wszczęła przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej postępowanie o naruszenie prawa Unii Europejskiej uznając m.in., że przewidziany w § 3 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407 oraz z 2009 r. Nr 91, poz. 744) wymóg każdorazowego zatwierdzania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego regulacji wewnętrznych opracowywanych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury jest niezgodny z dyrektywą 2004/49/WE. Jak wskazywała KE praktyka każdorazowego zatwierdzania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego regulacji wewnętrznych i zmian wprowadzanych do tych regulacji, powoduje przeniesienie odpowiedzialności za stan bezpieczeństwa na organy władzy publicznej w sytuacji, w której zgodnie z art. 9 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE obowiązek ten ciąży zasadniczo na przewoźnikach kolejowych i zarządcach infrastruktury prowadzących działalność operacyjną w oparciu o systemy zarządzania bezpieczeństwem. Dodatkowo

zakres przedmiotowy regulacji wewnętrznych, które są niezbędne do opracowania przez przewoźnika kolejowego i zarządcę infrastruktury w celu uzyskania odpowiedniego certyfikatu bądź autoryzacji określony w przepisach art. 10 ust. 2 lit. b oraz art. 11 ust. 1 lit. b dyrektywy 2004/49/WE nie jest tożsamy z wykazem regulacji wewnętrznych do opracowania których obowiązani są przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury na podstawie § 3.

W przedmiotowym postępowaniu KE zidentyfikowała także, że w prawie polskim wbrew obowiązкови wynikającemu z ust. 2 lit. a załącznika III do dyrektywy 2004/49/WE nie przewidziano obowiązku opracowywania polityki bezpieczeństwa zatwierdzonej przez dyrektora zarządzającego organizacją (przedsiębiorstwem) w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem funkcjonujących u przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

W celu usunięcia uchybień stwierdzonych przez Komisję Europejską oraz w celu wykonania przepisów prawa Unii Europejskiej, w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia wprowadzono następujące zmiany:

1. Przewiduje się uchylene § 3 rozporządzenia. Przepis ten zawiera listę regulacji wewnętrznych stanowiących podstawę systemu zarządzania bezpieczeństwem i podlegających obowiązкови zatwierdzenia przez Prezesa UTK.

2. W § 4 po pkt 1 zaproponowano dodanie pkt 1a, zgodnie z którym do elementów zarządzania bezpieczeństwem zalicza się politykę bezpieczeństwa zatwierdzoną przez kierownictwo przedsiębiorstwa. Dodatkowo w § 4 doprecyzowano postanowienia pkt 2-4 w taki sposób, aby jednoznacznie wskazywały one, że elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są konkretne procedury związane z działalnością prowadzoną przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Dotychczasowe przepisy § 4 pkt 2-4 wskazywały na obowiązek ujmowania w systemach zarządzania bezpieczeństwem opisów procedur, co nie było zgodne z postanowieniami dyrektywy 2004/49/WE i rodziło wątpliwości interpretacyjne w odniesieniu do charakteru i zakresu treści, które powinny być wyrażone w tych dokumentach.

3. Ponadto w § 6 usunięto listę dokumentów, które obowiązanyi złożyć jest przewoźnik kolejowy ubiegając się o sieciową część certyfikatu bezpieczeństwa i odesłano w tym zakresie do załącznika III rozporządzenia Komisji (WE) nr 2007/653 (Dz. Urz. UE L 153 z

13.06.2007, str. 9 z późn. zm.). Rozporządzenie nr 2007/653/WE określa w pkt 8.1 – 8.10 załącznika III dokumenty, które należy załączyć do wniosku o wydanie sieciowej wersji certyfikatu bezpieczeństwa. Mając na uwadze, że rozporządzenie Komisji (WE) nr 2007/653 jest stosowane bezpośrednio, analogiczne przepisy krajowe regulujące przedmiotową materię powinny zostać uchylone.

W przepisach przejściowych zawartych w § 2 – 4 rozstrzygnięto następujące kwestie intertemporalne:

1) W zakresie projektowanego przepisu przejściowego zawartego w § 2 rozporządzenia zmieniającego należy wskazać, że dotychczas przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury występowali do Prezesa UTK z wnioskami o akceptację regulacji wewnętrznych planowanych do wprowadzenia w swojej działalności operacyjnej na podstawie przewidzianego do uchylenia § 3 rozporządzenia zmienianego. Jednocześnie na podstawie przywołanego przepisu podmioty te zwracały się do Prezesa UTK o akceptację każdej zmiany dokonywanej w uprzednio zatwierdzonych regulacjach. Prezes UTK w oparciu o wnioski złożone przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury rozstrzygał w przedmiocie akceptacji złożonych do niego regulacji wewnętrznych bądź zmian w tych regulacjach. Powyższe postępowania w praktyce bardzo często były prowadzone odrębnie od postępowań w sprawie uzyskania, zmiany albo przedłużenia ważności certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa. Mając na uwadze powyższe i wobec proponowanego uchylenia § 3 rozporządzenia zmienianego, niezbędne jest rozstrzygnięcie w przepisie przejściowym kwestii statusu regulacji wewnętrznych złożonych do Prezesa UTK przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, które nie zostały dotychczas przez niego rozpatrzone i zaakceptowane poprzez wskazanie, że nie podlegają one rozpatrzeniu. W roku 2014, według stanu na dzień 31.06.2014 r., przewoźnicy i zarządcy złożyli łącznie 436 wniosków o zatwierdzenie zmian w regulacjach wewnętrznych. Łącznie z wnioskami złożonymi w latach poprzednich na rozpatrzenie oczekuje wciąż 368 wniosków.

2) Wprowadzono okres na dostosowanie się przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury do wymagań określonych w projektowanym rozporządzeniu. Podmioty, na rzecz których wydano certyfikaty i autoryzacje, powinny dostosować się do zmian związanych z koniecznością uwzględnienia zniesienia obowiązku zatwierdzania regulacji wewnętrznych i odpowiedniego odzwierciedlenia tych zmian w strukturze systemu zarządzania bezpieczeństwem, nie później niż do dnia złożenia wniosku o przedłużenie

ważności certyfikatu (autoryzacji). Termin ważności większości wydanych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa upływa z końcem 2015 r.

3) Rozstrzygnięto, iż do postępowań w toku będzie się stosowało przepisy dotychczasowe. Uwzględniono przy tym, iż w praktyce już obecnie wnioskodawcy ujmują dokument określający politykę bezpieczeństwa zatwierdzoną przez kierownictwo przedsiębiorstwa we wnioskach o wydanie certyfikatu i autoryzacji bezpieczeństwa.

Termin wejścia w życie rozporządzenia ustalono na dzień 1 grudnia 2014 r., z uwagi na potrzebę skorelowania go z terminem wejściem w życie zmian procedowanych równolegle w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa oraz projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. poz. 979) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji.

Nazwa projektu
Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu
Zbigniew Klepacki, Podsekretarz Stanu w MIR

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu
Tomasz Warchoń, Naczelnik Wydziału Legislacyjnego w Departamencie Transportu Kolejowego MIR; tel. 22 630 14 14;
Tomasz.Warchol@mir.gov.pl

Data sporządzenia
08.10.2014 r.

Źródło:

Upoważnienie ustawowe

Nr w wykazie prac
436

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dostosowanie krajowych procedur dotyczących procesu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym do prawa Unii Europejskiej.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Usunięcie uchybień przy transpozycji do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą 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 użytkownika infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 220 z 21.06.2004 r., str. 16, z późn. zm.).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury realizują proces zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym na zharmonizowanych zasadach wynikających z prawa Unii Europejskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	99	Dane Urzędu Transportu Kolejowego	Bezpośrednie - zmniejszenie obciążeń administracyjnych
Zarządcy infrastruktury kolejowej	8	Dane Urzędu Transportu Kolejowego	Bezpośrednie - zmniejszenie obciążeń administracyjnych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ramach konsultacji publicznych zostanie przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;
- 3) PKP Cargo S.A.;
- 4) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 5) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 6) PKP Intercity S.A.;
- 7) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 8) Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.;
- 9) PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
- 10) Railway Business Forum.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Komentarz: W latach 2010 – 2013 Prezes UTK zaakceptował łącznie 1151 regulacji wewnętrznych oraz zmian w regulacjach wewnętrznych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej. W tym okresie Prezes UTK zatwierdził również 783 przepisów wewnętrznych dla podmiotów zwolnionych z obowiązku posiadania certyfikatu albo autoryzacji bezpieczeństwa. Ze względu na dużą liczbę wniosków kierowanych do Prezesa UTK na koniec 2013 roku pozostawało 241 nierozpatrzonych spraw.

Na dzień 31.06.2014 r. przewoźnicy i zarządcy złożyli łącznie 436 wniosków o zatwierdzenie zmian w regulacjach wewnętrznych. Łącznie z wnioskami złożonymi w latach poprzednich na rozpatrzenie oczekuje 368 wniosków. Liczba wniosków o zatwierdzenie przepisów i regulacji wewnętrznych jest w 2014 roku wyższa o 115% w stosunku do roku 2013. Zniesienie obowiązku zatwierdzania regulacji wewnętrznych pozwoli również na przeniesienie uwolnionych w ten sposób zasobów kadrowych UTK (około 1,8 etatu) do innych zadań związanych z certyfikacją i autoryzacją bezpieczeństwa. Wzmocnienie kompetencji UTK w obszarze związanym z certyfikacją i autoryzacją bezpieczeństwa zostało rekomendowane przez Europejską Agencję Kolejową w ramach audytu prowadzonego w UTK w 2013 r.

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	Projektowane zmiany zapewnią usunięcie uchybień wskazanych w zarzutach formalnych wystosowanych przez Komisję Europejską.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

