

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia.....2014 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji
pojazdów kolejowych**

Na podstawie art. 20 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 oraz z 2014 r. poz. 644 i 768) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771 oraz z 2007 r. Dz. U. Nr 212 poz. 1567) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 8 otrzymuje brzmienie:

„§ 8. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury, dysponenci, przedsiębiorcy zarządzający infrastrukturą i wykonujący przewozy w metrze, użytkownicy bocznic kolejowych oraz przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowych powinni prowadzić dokumentację związaną z procesem utrzymania pojazdów kolejowych oraz zapewniać zgodność procesu utrzymania z wymaganiami zawartymi w dokumentacji systemu utrzymania.”;

2) w § 13:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dokumentację zawierającą:

- a) strukturę cyklu przeglądowo-naprawczego,
- b) opisy czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu lub montażu,
- c) zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu lub naprawy i opisy metod pomiarowych,
- d) wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu,

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

- e) wykazy urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
 - f) wykazy testów wykonywanych w trakcie utrzymania,
 - g) wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących;”
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:
- „1a. Strukturę cyklu przeglądowo-naprawczego, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a, wyraża się w kilometrach i jednostkach czasu, zgodnie z poziomami utrzymania pojazdu kolejowego określonymi w załączniku nr 3 do rozporządzenia, przy czym dla poziomów utrzymania pojazdu kolejowego 4 i 5 określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia, należy wskazać wartości maksymalne.
- 1b. Strukturę cyklu przeglądowo-naprawczego, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a, można wyrazić w kilometrach albo jednostkach czasu, dla poziomów utrzymania pojazdu kolejowego 1 i 2 określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia.”;
- 3) § 17 otrzymuje brzmienie:

„§ 17. 1. Dokumentacja systemu utrzymania pojazdów kolejowych podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury, dysponenci, przedsiębiorcy zarządzający infrastrukturą i wykonujący przewozy w metrze, użytkownicy bocznic kolejowych i przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej występują do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych.

3. Do wniosku należy dołączyć dokumentację systemu utrzymania pojazdów kolejowych oraz oświadczenie o zgodności tej dokumentacji z wymaganiami określonymi w dokumentacji technicznej pojazdów kolejowych oraz w przepisach, o których mowa w § 3.

4. Dokumentacja systemu utrzymania pojazdów kolejowych załączona do wniosku może obejmować swoim zakresem różne typy pojazdów kolejowych o podobnej budowie i przeznaczeniu.

5. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zatwierdza dokumentację systemu utrzymania pojazdów kolejowych po stwierdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 3.

6. W przypadku pojazdów kolejowych podlegających obowiązkowi wpisu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) zmiany w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jeżeli w procesie oceny ryzyka dokonanej w ramach działalności przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury uznano taką zmianę za znaczącą na podstawie kryteriów określonych w przepisach Komisji Europejskiej dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Do wniosków o zatwierdzenie zmian w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych podlegających obowiązkowi wpisu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) przepisy ust. 5 stosuje się odpowiednio.

7. W przypadku pojazdów kolejowych niepodlegających obowiązkowi wpisu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) należy zgłosić Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego zamiar dokonania zmiany w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może zażądać przedłożenia do zatwierdzenia zmiany, w terminie miesiąca od dnia jej otrzymania, jeżeli uzna, że może ona mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Do wniosków o zatwierdzenie zmian w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych niepodlegających obowiązkowi wpisu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) przepisy ust. 5 stosuje się odpowiednio.

8. W przypadku pojazdów kolejowych podlegających obowiązkowi wpisu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR), podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) stosuje w procesie utrzymania dokumentację systemu utrzymania gwarantującą zachowanie bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych przy uwzględnieniu jej warunków.

9. Przepisów ust. 1-7 nie stosuje się do dokumentacji systemu utrzymania wagonów towarowych objętych procesem utrzymania realizowanym przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), który posiada certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011, str. 22, z późn. zm.).

§ 2. Wnioski o zatwierdzanie dokumentacji systemu utrzymania wagonów towarowych objętych procesem utrzymania realizowanym przez podmioty, o których mowa w § 17 ust. 8

rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, pozostawia się bez rozpoznania.

§ 3. Wnioski o zatwierdzanie dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych innych niż określone w § 2, złożone i nie rozpatrzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia podlegają rozpatrzeniu na podstawie przepisów dotychczasowych.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.


Podsekretarz Stanu

Zbigniew Klepacki

2014-07-22

MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

UZASADNIENIE

Przepisy projektu rozporządzenia mają na celu dostosowanie prawa krajowego w zakresie umożliwiającym wykonanie rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.5.2011, str. 22), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 445/2011”.

Przepisy projektu rozporządzenia służą również rezygnacji z obowiązku zatwierdzania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dokumentacji systemu utrzymania (DSU) dla wagonów towarowych oraz zmian nieznaczających w przypadku innych pojazdów kolejowych niż wagony towarowe.

Szczegółowe omówienie rozwiązań przyjętych w projekcie

W związku z wprowadzeniem w 2011 roku przez Komisję Europejską przepisów regulujących tematykę utrzymania pojazdów kolejowych zaistniała konieczność wprowadzenia zmian w krajowych aktach prawnych w zakresie rozwiązań dotyczących utrzymania wagonów towarowych. Wynika to z faktu, że w obecnej sytuacji prawnej w obszarze utrzymania wagonów towarowych funkcjonują dwa odrębne zestawy wymagań, które z jednej strony wynikają z prawa Unii Europejskiej, które wskazuje wymagania dotyczące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), oraz z drugiej strony z prawa krajowego określającego wymagania dotyczące dokumentacji systemu utrzymania (DSU). Oba zakresy wymagań - określone w przepisach prawa Unii Europejskiej i prawa krajowego - nie są ze sobą wzajemnie powiązane, a w pewnych kwestiach stoją ze sobą w sprzeczności, co powoduje obniżenie efektywności całego systemu dotyczącego utrzymania pojazdów kolejowych, w tym wagonów towarowych. Utrzymanie systemu polegającego na równoległym funkcjonowaniu dwóch rozwiązań powodowało powstanie uzasadnionych obaw dotyczących obniżenia ogólnego poziomu bezpieczeństwa w ramach krajowego systemu kolejowego.

Zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego, każdy wagon towarowy musi mieć przypisany podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), który jest zobowiązany do utworzenia i wdrożenia systemu zarządzania utrzymaniem (MMS), w ramach którego muszą funkcjonować procedury umożliwiające przyjęcie pełnej odpowiedzialności przez ten podmiot za zarządzanie dokumentacją dotyczącą utrzymania, w tym jej kształtowanie i aktualizację, w oparciu o dane projektowe i dane eksploatacyjne.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, bez uszczerbku dla odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczną eksploatację pociągów, powinien dopilnować, za pomocą funkcjonującego systemu zarządzania utrzymaniem, aby wagony towarowe, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób.

Obecnie funkcjonujące wymagania krajowe, które nakładają na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego obowiązek zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania dla wagonów towarowych, zdejmują faktyczną odpowiedzialność z wyspecjalizowanego podmiotu jakim

jest ECM i de facto częściowo przenoszą ją na organ administracji publicznej, który nie dysponuje danymi dotyczącymi eksploatacji danego wagonu towarowego. Utrzymanie takiego rozwiązania przyczynia się do tego, że istnieje stan, w którym nie ma obiektywnej wiedzy na temat warunków eksploatacyjnych mających wpływ na reżim utrzymaniowy danego wagonu towarowego.

Takie podejście stoi w sprzeczności z ogólnymi założeniami dotyczącymi funkcjonowania systemu kolejowego w ramach Unii Europejskiej, zgodnie z którymi poszczególne podmioty rynkowe, w tym również podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, ponoszą pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu kolejowego, każdy w swoim zakresie.

Istniejący obecnie system, niejako dwutorowy, w obszarze związanym z bezpieczną eksploatacją wagonów towarowych, tj. obejmujący funkcjonowanie certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz zatwierdzanie dokumentacji systemu utrzymania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przyczynia się do deformacji właściwej alokacji odpowiedzialności za bezpieczną eksploatację wagonów towarowych. Za kształtowanie oraz zakres dokumentacji związanej z eksploatacją wagonów towarowych powinien ponosić pełną odpowiedzialność podmiot, który z uwagi na swoje doświadczenie oraz obowiązki posiada kompletną wiedzę o danym wagonie towarowym i warunkach jego eksploatacji.

Wobec powyższego konieczne było wprowadzenie zmian w § 8 rozporządzenia polegających na dostosowaniu katalogu podmiotów obowiązanych do prowadzenia dokumentacji systemu utrzymania (DSU) o następujące podmioty: podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), dysponent, przedsiębiorcy zarządzający infrastrukturą i wykonujący przewozy w metrze. Dwa pierwsze określenia wynikają bezpośrednio z wprowadzenia określeń wynikających z prawa europejskiego. Trzecie określenie wprowadzone jest w związku z wyłączeniem tych podmiotów spod określeń zarządcy infrastruktury i przewoźnik kolejowy. Wprowadzenie takiego wyłączenia jest konieczne ze względu na fakt iż system kolei metra jest wyłączony spod regulacji europejskich dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności systemu kolei w tym również spod regulacji dotyczących systemu utrzymania pojazdów kolejowych. Zatem stosowanie tych samych określeń dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych prowadzących działalność na sieci kolejowej jak i w metrze byłoby utrudnione i skutkowałoby błędnym określeniem reżimów utrzymania pojazdów kolejowych.

§ 13 ust. 1 rozporządzenia określa zakres dokumentacji systemu utrzymania. W porównaniu z dotychczasowym brzemieniem przepisu ust. 1 pkt 2 został dodany jeden element tej dokumentacji: struktura cyklu przeglądowo-naprawczego. Określenie tej struktury jest fundamentalne dla prawidłowej eksploatacji każdego pojazdu kolejowego i wpływa bezpośrednio na odpowiednie określenie kolejnych elementów dokumentacji systemu utrzymania wymienionych w § 13 ust. 1 pkt 2 lit. b-g. Struktura ta jest istotna ze względu na fakt iż określa ona jednostki w jakich mierzy się okresy pomiędzy kolejnymi poziomami utrzymania: km, jednostki czasu albo kilometry na jednostkę czasu.

Zmiana w zakresie rezygnacji z rozwiązania polegającego na zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dokumentacji systemu utrzymania przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa systemu kolejowego ponieważ w rękach jednego podmiotu zostanie skupiona pełna i bezpośrednia odpowiedzialność za bezpieczną eksploatację wagonów towarowych. Jednocześnie wyeliminowane zostaną obciążenia administracyjne nie mające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu kolejowego, co pozwoli przeznaczyć posiadane zasoby na zagadnienia, które są bezpośrednio związane z bezpieczeństwem systemu kolejowego. Rezygnacja z zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dokumentacji systemu utrzymania (DSU) dla wagonów towarowych posiadających certyfikowany ECM, przyczyni się również do odciążenia podmiotów rynkowych poprzez ograniczenie zbędnych wymagań administracyjnych wynikających z funkcjonowania dwóch niejako równoległych systemów dotyczących utrzymania wagonów towarowych.

Poniższa tabela pokazuje dane w zakresie składanych wniosków o zatwierdzenie DSU dla wagonów towarowych w poszczególnych latach, do opracowania których obecnie zobowiązane są podmioty rynkowe.

| | 2012 | 2013 | 2014 (styczeń-luty) |
|--|------|------|---------------------|
| Wpływ wniosków dot. DSU dla wagonów towarowych | 88 | 83 | 22 |

Jednocześnie koncepcja zmian wdrożonych w rozporządzeniu, związanych z procesem zatwierdzenia DSU dla pojazdów kolejowych innych niż wagony towarowe, obejmuje ograniczenie obowiązku zatwierdzenia zmian w tych DSU przez Prezesa UTK, tylko do zmian o charakterze znaczącym w rozumieniu przepisów rozporządzenia Komisji 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE z 2009 r., L 108).

Taka zmiana wynika bezpośrednio z koncepcji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) wywodzącej się z prawa wspólnotowego. W ramach tej koncepcji funkcjonowanie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oparte jest na systemie zarządzania oraz stałym stosowaniu wspólnych metod bezpieczeństwa (CSM), w tym w szczególności CSM dla wyceny i oceny ryzyka, o której jest mowa w rozporządzeniu Komisji 352/2009.

Zmiana dostosowuje wymagania krajowe do rozwiązań europejskich poprzez zobowiązanie ECM do przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany wprowadzanej w dokumentacji oraz jej wpływu na bezpieczeństwo. W przypadku zmiany, która nie ma wpływu na bezpieczeństwo i nie ma charakteru znaczącego, podmiot samodzielnie wprowadza zmianę w dokumentacji, natomiast w przypadku zmiany znaczącej, podmiot zobowiązany byłby do przeprowadzenia analizy ryzyka i uzyskania akceptacji Prezesa UTK dla przedmiotowej zmiany.

Wprowadzenie powyższego rozwiązania związanego z oceną znaczenia zmiany wyniku z przyjętej na poziomie europejskim koncepcji budowy bezpieczeństwa systemu kolejowego w oparciu o ponoszeniu odpowiedzialności przez poszczególne podmioty rynkowe za działania prowadzone przez siebie.

W projektowanym § 17 ust. 6 wprowadzono odwołanie do przepisów Komisji Europejskiej dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Taka konstrukcja projektowanego przepisu ma na celu uwzględnienie przepisów dwóch rozporządzeń Komisji (UE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 108 z 29.04.2009, str. 4) oraz nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L121 z 3.5.2013, str. 8). Uzasadnione jest to faktem iż drugie z ww. rozporządzeń weszło w życie w dniu 20 maja 2013 r., a czas rozpoczęcia stosowania jego postanowień został określony na 21 maja 2015 r. Mamy więc do czynienia z sytuacją, kiedy dwa akty prawne regulujące ten sam obszar merytoryczny weszły w życie przy czym drugi z nich nie jest jeszcze stosowany. Zastosowana konstrukcja pozwala na prawidłowe stosowanie przepisów ww. rozporządzeń niezależnie od faktu, które z nich w danym czasie jest stosowane. Jej zastosowanie pozwala zatem uniknąć kolejnej zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771 oraz z 2007 r. Dz. U. Nr 212 poz. 1567) w przeciągu kilku najbliższych miesięcy.

Przepisy rozporządzenia mają na celu dostosowanie prawa krajowego w zakresie umożliwiającym wykonanie rozporządzenia (UE) nr 445/2011 oraz służą wyeliminowaniu sprzeczności z przepisami 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. UE L 220 z 21.06.2004, str. 16 z późn. zm.) w zakresie zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych, których proces utrzymania realizowany jest przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM). Komisja Europejska (KE) zwróciła się do Rzeczypospolitej Polskiej (RP) o niezwłoczne usunięcie tych sprzeczności. W tej sprawie odbyło się spotkanie pomiędzy KE a RP podczas którego RP zobowiązała się Komisji Europejskiej do usunięcia tych sprzeczności tak szybko jak to jest możliwe. Ponadto RP otrzymała w tej sprawie pytania z KE w ramach platformy EU-Pilot (6613/14/MOVE).

W związku z powyższym termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia został określony na 14 dni od jego ogłoszenia.

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 oraz nie podlegają notyfikacji technicznej Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o której mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

| | |
|---|--|
| <p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Klepacki, Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Kamil Wilde, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego; tel. 22 630 13 00; sekretariat.DTK@mir.gov.pl</p> | <p>Data sporządzenia 22.05.2014 r.</p> <p>Źródło: rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.5.2011, str. 22, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac 438</p> |
|---|--|

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dostosowanie krajowych procedur dotyczących procesu utrzymania pojazdów kolejowych do prawa Unii Europejskiej.

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

Eliminacja obowiązku stosowania dwóch odrębnych zestawów wymagań dotyczących procesu utrzymania pojazdów kolejowych, wynikających z jednej strony z prawa Unii Europejskiej, które wskazuje wymagania dotyczące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), oraz z drugiej strony z prawa krajowego określającego wymagania dotyczące dokumentacji systemu utrzymania (DSU). Ponadto projektowana regulacja eliminuje obowiązek zatwierdzania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dokumentacji systemu utrzymania dla wagonów towarowych, objętych systemem utrzymania realizowanym przez ECM certyfikowany zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.5.2011, str. 22, z późn. zm.). Przyjęcie takiego rozwiązania eliminuje sprzeczności z ogólnymi założeniami dotyczącymi funkcjonowania systemu kolejowego w ramach Unii Europejskiej, ponieważ za kształtowanie oraz zakres dokumentacji związanej z eksploatacją wagonów towarowych powinien ponosić pełną odpowiedzialność podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, który z uwagi na swoje doświadczenie oraz obowiązki posiada kompletną wiedzę o danym wagonie towarowym i warunkach jego eksploatacji.

Zmiany w tym zakresie przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa systemu kolejowego ponieważ w rękach jednego podmiotu zostanie skupiona pełna i bezpośrednia odpowiedzialność za bezpieczną eksploatację wagonów towarowych. Jednocześnie wyeliminowane zostaną obciążenia administracyjne nie mające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu kolejowego, co pozwoli przeznaczyć posiadane zasoby na zagadnienia, które są bezpośrednio związane z bezpieczeństwem systemu kolejowego. Rezygnacja z zatwierdzania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dokumentacji systemu utrzymania (DSU) dla wagonów towarowych posiadających certyfikowanego ECM, przyczyni się również do odciążenia podmiotów rynkowych poprzez ograniczenie zbędnych wymagań administracyjnych wynikających z funkcjonowania dwóch niejako równoległych systemów dotyczących utrzymania wagonów towarowych.

Ponadto projektowane zmiany doprowadzą do harmonizacji prawa w zakresie procesu utrzymania wagonów towarowych z systemem prawnym wynikającym z przepisów prawa Unii Europejskiej.

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

Kwestie regulowane projektem dotyczą tylko Państw Członkowskich UE. Z informacji publikowanych w bazie dokumentów ERADIS Europejskiej Agencji Kolejowej oraz prezentowanych podczas 68 posiedzenia Komitetu ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei, które odbyło się w dniach 23-24 października 2013 r. w Brukseli wynika, iż inne Państwa Członkowskie UE rozwiązały ten problem analogicznie jak Polska eliminując konieczność dublowania wymagań dotyczących procesu utrzymania pojazdów kolejowych oraz wprowadzając rozwiązania prawne umożliwiające prawidłowe działanie ECM.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|---|----------|-----------------------------|---|
| Przedsiębiorcy posiadający zatwierdzoną DSU | 130 | Urząd Transportu Kolejowego | <ul style="list-style-type: none"> - ujednoczenie sposobu przygotowania dokumentacji systemu utrzymania wagonów towarowych - zmiana procedur administracyjnych potrzebnych do przygotowania i |

| | | | |
|---|----|-----------------------------|---|
| | | | zatwierdzenia dokumentacji systemu utrzymania - zmniejszenie ilości wytwarzanych dokumentów w toku procesu utrzymania wagonów towarowych |
| Towarowi przewoźnicy kolejowi | 83 | Urząd Transportu Kolejowego | - ujednoczenie sposobu przygotowania dokumentacji systemu utrzymania wagonów towarowych - zmiana procedur administracyjnych potrzebnych do przygotowania i zatwierdzenia dokumentacji systemu utrzymania - zmniejszenie ilości wytwarzanych dokumentów w toku procesu utrzymania wagonów towarowych |
| Certyfikowane ECM | 38 | Europejska Agencja Kolejowa | - zmiana procedur administracyjnych potrzebnych do przygotowania i zatwierdzenia dokumentacji systemu utrzymania - zmniejszenie ilości wytwarzanych dokumentów w toku procesu utrzymania wagonów towarowych |
| ECM działające na podstawie samo-deklaracji | 31 | Europejska Agencja Kolejowa | - zmiana procedur administracyjnych potrzebnych do przygotowania i zatwierdzenia dokumentacji systemu utrzymania - zmniejszenie ilości wytwarzanych dokumentów w toku procesu utrzymania wagonów towarowych |

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników 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) | | | | | | | | | | | | |
| Wydatki ogółem | | | | | | | | | | | | |
| budżet państwa | | | | | | | | | | | | |
| JST | | | | | | | | | | | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | | | | | | | | | |
| Saldo ogółem | | | | | | | | | | | | |
| budżet państwa | | | | | | | | | | | | |
| JST | | | | | | | | | | | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | | | | | | | | | |
| Źródła finansowania | | | | | | | | | | | | |

| | |
|--|--|
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. |
|--|--|

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

| Skutki | | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) |
|---|--|---|---|---|---|---|----|----------------|
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | | | | | |
| W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | Skrócenie czasu potrzebnego na przygotowanie dokumentacji systemu utrzymania wagonów towarowych oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych potrzebnych do jej przygotowania i zatwierdzenia. Zmniejszenie ilości wytwarzanych dokumentów w toku procesu utrzymania wagonów towarowych. | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Skrócenie czasu potrzebnego na przygotowanie dokumentacji systemu utrzymania wagonów towarowych oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych potrzebnych do jej przygotowania i zatwierdzenia. Zmniejszenie ilości wytwarzanych dokumentów w toku procesu utrzymania wagonów towarowych. | | | | | | |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) | <p>Przepisy rozporządzenia ułatwią praktykę związaną z procesem utrzymania pojazdów kolejowych i przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa systemu kolejowego ponieważ w rękach jednego podmiotu zostanie skupiona pełna i bezpośrednia odpowiedzialność za bezpieczną eksploatację wagonów towarowych. Jednocześnie wyeliminowane zostaną obciążenia administracyjne nie mające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu kolejowego, co pozwoli przeznaczyć posiadane zasoby na zagadnienia, które są bezpośrednio związane z bezpieczeństwem systemu kolejowego. Przyjęte rozwiązania uproszcza również system prawny ponieważ wyeliminują konieczność stosowania niejako równoległych systemów dotyczących utrzymania wagonów towarowych.</p> <p>Pozwoli to ujednoczyć proces utrzymania wagonów towarowych oraz usprawnić proces tworzenia dokumentacji systemu utrzymania.</p> <p>Rozporządzenie będzie stymulować podniesienie poziomu technicznego pojazdów kolejowych i sprawności funkcjonowania systemu kolei, wpłynie na pozytywnie na profesjonalizację działalności podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.</p> | | | | | | |

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

| | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> nie dotyczy | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy |
| <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: |

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronicznej.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz: po wejściu w życie projektowanych rozwiązań zmniejszy się liczba spraw procedowanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz ilość stosowanych przez przewoźników kolejowych procedur, ponieważ świadectwo dopuszczenia do eksploatacji będzie wydawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego będzie wydawane tylko dla pierwszego egzemplarza danego typu. Kolejne egzemplarze będą przed wprowadzeniem do obrotu będą poddawane procedurze oceny zgodności z typem na podstawie modułów oceny zgodności, stosowanych powszechnie w innych dziedzinach gospodarki, opierających się na sprawdzonych i transparentnych regułach. Skróceniu ulegnie także czas potrzebny na uzgodnienie procesu prób eksploatacyjnych gdyż ustawodawca zrezygnował z konieczności zatwierdzania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego programu tych prób.

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

31 grudnia 2015 r.

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

Miernik: zmniejszenie ilości obciążeń administracyjnych w procesie eksploatacji pojazdów kolejowych
Zmniejszenie liczby czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

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