

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2017 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych²⁾

Na podstawie art. 20 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.³⁾) 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. z 2016 r. poz. 226) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 17:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury, producenci, 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.”

b) uchyla się ust. 6,

c) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7. Zamiar dokonania zmian w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych wraz z opisem projektowanych zmian należy zgłosić Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może zażądać przedłożenia do zatwierdzenia projektowanych zmian, w terminie miesiąca od dnia

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swej regulacji dokonuje wdrożenia 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.).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1823, 1920, 1923, 1948, 2138 oraz z 2017 r. poz. 60.

otrzymania zgłoszenia, jeżeli uzna, że mogą one mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7 zdanie drugie, jeżeli dokumentacja systemu utrzymania podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przepisy ust. 2-5 stosuje się odpowiednio.”;

- d) uchyla się ust. 9;
2) po § 17 dodaje się § 17a w brzmieniu:

„§ 17a. Przepisów § 13 i § 17 nie stosuje się do pojazdów kolejowych podlegających obowiązkowi wpisu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR).”.


§ 2. Wnioski o zatwierdzanie dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych podlegających obowiązkowi wpisu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR), złożone i nierozpatrzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, pozostawia się bez rozpoznania.

§ 3. Wnioski o zatwierdzanie dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych innych niż określone w § 2, złożone i nierozpatrzone 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.

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

**Za zgodność
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym**

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Tomasz Warchol

UZASADNIENIE

1. Informacje ogólne

1.1. Podstawa prawna

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa *zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych* jest wykonaniem upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 20 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. Przepis ten przewiduje, że minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych, tak aby:

- 1) spełnione były warunki bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 2) mogłyby być one przemieszczane w składach tych samych pociągów;
- 3) ich przemieszczanie po liniach kolejowych było technicznie możliwe.

1.2. Geneza zmian

Konieczność zmiany dotychczasowego rozporządzenia wynika z zarzutów formalnych postawionych przez Komisję Europejską (uchybiecie nr 2016/2059) w zakresie nieprawidłowej transpozycji do krajowego porządku prawnego przepisów prawa unijnego, w szczególności 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 164 z 30.04.2004, str. 44, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2004/49/WE”, oraz 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, str. 1, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2008/57/WE”.

Komisja Europejska argumentowała m.in. że dopuszczenie pojazdu kolejowego do eksploatacji nie może być uzależnione od zatwierdzenia dokumentacji systemu utrzymania (DSU). Zakres kontroli ze strony krajowego organu ds. bezpieczeństwa w ramach procedury dopuszczania do eksploatacji jest bowiem wyraźnie określony w przepisach dyrektywy 2008/57/WE i ogranicza się wyłącznie do kwestii wymienionych w art. 22 ust. 2, art. 23 ust. 4, art. 24 ust. 2 i art. 25 ust. 2 tej dyrektywy, w zależności od trybu dopuszczenia. W przepisach tych brak jest jakiegokolwiek wzmianki o zatwierdzaniu przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa dokumentacji dotyczącej utrzymania.

Komisja zwróciła również uwagę, że obszar utrzymania pojazdów kolejowych jest już uregulowany w przepisach unijnych (szerzej mowa o tym w pkt 1.3 uzasadnienia poniżej), a polskie wymagania w tym zakresie stwarzają utrudnienie dla swobodnego przepływu

pojazdów kolejowych przez granice państw, wymuszając tworzenie odrębnej dokumentacji utrzymaniowej mającej zastosowanie na obszarze Polski, a także jej zatwierdzenie przez Prezesa UTK.

Mając na uwadze powyższe, po analizie przedmiotowej kwestii i pozyskaniu pozytywnej opinii Prezesa UTK, Polska zadeklarowała Komisji Europejskiej odpowiednią nowelizację przepisów rozporządzenia celem usunięcia kwestionowanych naruszeń.

1.3. Uwarunkowania prawne w obszarze utrzymania pojazdów kolejowych w prawie UE

Komisja zwróciła uwagę, że zatwierdzanie DSU przez Prezesa UTK prowadzi do przejścia odpowiedzialności za kształt procesu utrzymania pojazdu kolejowego przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, co stoi w sprzeczności z art. 14a dyrektywy 2004/49/WE. Przepis ten wprowadza pojęcie „podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie”, którego zadaniem jest zapewnienie prawidłowego utrzymania pojazdu kolejowego, w tym również kształtowanie dokumentacji dotyczącej utrzymania. W momencie, gdy dokumentacja ta podlega zatwierdzeniu przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, przynajmniej część tej odpowiedzialności przejmuje organ, który dokonuje zatwierdzenia. Nie ma przy tym znaczenia, że tylko podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych podlegają obowiązkowi certyfikacji.

Dodatkowe wątpliwości Komisji wzbudziło również uregulowanie zawartości DSU w przepisach § 13 rozporządzenia w sytuacji, gdy wymagania dotyczące dokumentacji utrzymaniowej pojazdów są już określone w przepisach unijnych. Sposób tego uregulowania jest jednak różny w zależności od rodzaju pojazdu i jego okresu wprowadzenia do eksploatacji. W tym kontekście można wyróżnić trzy przypadki, choć należy jednocześnie zauważyć, że nie są to przypadki wzajemnie wykluczające się. Poniższa lista została zatem uszeregowana od przypadku obejmującego najwęższy zakres stosowania do przypadku obejmującego wszystkie pojazdy:

- 1) pojazdy kolejowe zgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI), niezależnie od ich rodzaju (wagon towarowy, lokomotywa itp.);
- 2) wagony towarowe, w tym również te niezgodne z TSI;
- 3) wszystkie eksploatowane pojazdy.

W zakresie pierwszego punktu z powyższej listy należy zauważyć, że uregulowania dotyczące utrzymania pojazdów kolejowych zgodnych z TSI, w tym również te odnoszące się do zawartości dokumentacji utrzymaniowej, znajdują się w pkt 4.5 obecnie obowiązujących specyfikacji tj. rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie *technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej* (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 228) oraz rozporządzeniu Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczącym *technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylającym decyzję 2006/861/WE* (Dz. Urz. UE L 104 z 12.04.2013, str. 1, z późn. zm.).

Wagony towarowe (przypadek nr 2 z listy powyżej) są objęte specyficznym prawem unijnym regulującym ich utrzymanie, a konkretnie rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011, str. 22), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 445/2011”. Szczególne rozwiązania dla utrzymania wagonów towarowych zostały wprowadzone na skutek wniosków po tragicznym wypadku w miejscowości Viareggio we Włoszech, gdzie kwestia prawidłowości utrzymania wagonów okazała się kluczowa dla wystąpienia tego zdarzenia. Dodatkowym czynnikiem wymuszającym specyficzne potraktowanie tej grupy pojazdów był również fakt, że statystycznie ok. 50 % wagonów towarowych uczestniczy w ruchu międzynarodowym w odróżnieniu od pozostałych rodzajów pojazdów, jak lokomotywy czy wagony pasażerskie. Powoduje to, że utrzymanie wagonów towarowych wymaga intensywnej wymiany informacji o ich eksploatacji, awariach czy wykonanych przeglądach i remontach pomiędzy podmiotami z różnych krajów. Dodatkowo sama czynność utrzymania często realizowana jest niekoniecznie w kraju pochodzenia wagonu. Wszystkie te czynniki sprawiają, że niezbędne jest utworzenie mechanizmów wzmocnionego nadzoru nad utrzymaniem tych pojazdów w celu minimalizacji ryzyk związanych z nieprawidłową realizacją tych działań.

Wymagania rozporządzenia nr 445/2011 mają na celu wprowadzenie rozwiązań ujednocwiających mechanizmy utrzymania wszystkich wagonów towarowych w Europie – niezależnie od ich zgodności z TSI. W tym sensie zatem do wagonów towarowych określonych w pkt 2 można zaliczyć te, które są zgodne z TSI i posiadają już dokumentację odpowiadającą wymaganiom właściwych specyfikacji, jak zostało to opisane w przypadku nr 1. Przepisy rozporządzenia nr 445/2011 wprowadzają obowiązek utworzenia tzw. systemu zarządzania utrzymaniem (MMS), spełniającego kryteria określone w załączniku III. Dotyczą one m.in. tworzenia i aktualizowania dokumentacji dotyczącej utrzymania. Wprowadzają również jasną odpowiedzialność za procesy utrzymania wagonów towarowych, w tym weryfikację kompetencji warsztatów utrzymaniowych.

Trzeci i najszerszy przypadek uregulowania wymagań w obszarze utrzymania dotyczy wszystkich pojazdów kolejowych. Każdy z pojazdów jest bowiem eksploatowany na sieci kolejowej przez przewoźnika kolejowego albo zarządcę infrastruktury – w przypadku wykonywania przez niego tzw. przewozów technologicznych. Podmioty te zgodnie z przepisami art. 17a ustawy są zobowiązane do utworzenia i wdrożenia tzw. systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Wymagania dotyczące zawartości tych systemów są określone w odpowiednich przepisach unijnych – rozporządzeniu Komisji (UE) 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 L 326 z 10.12.2010, str. 11), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1158/2010”, dla przewoźników kolejowych lub rozporządzeniu Komisji (UE) 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 L 327 z 11.12.2010, str. 13), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1169/2010”, dla

zarządców infrastruktury. W obu tych aktach wprowadzono obowiązek uregulowania w ramach tych systemów procedur dotyczących utrzymania pojazdów i określania odstępów czasowych pomiędzy kolejnymi przeglądami technicznymi (kryterium B w załączniku III do rozporządzenia nr 1158/2010 i załączniku nr II do rozporządzenia nr 1169/2010).

Weryfikacja procedur dotyczących utrzymania w systemach zarządzania bezpieczeństwem następuje na etapie certyfikacji, a więc wstępnego przyznawania uprawnień przedsiębiorcom (wydanie certyfikatu bezpieczeństwa czy autoryzacji bezpieczeństwa), a także stałego nadzoru nad spełnieniem tych wymagań. Certyfikaty i autoryzacje wydawane są na okres 5 lat – następnie podmioty muszą wystąpić o przedłużenie uprawnień. Na tym etapie ponownie weryfikowane jest spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących systemów zarządzania bezpieczeństwem, ale w kontekście wniosków płynących z realizowanego nadzoru. Najwięcej uwagi poświęca się bowiem obszarom, gdzie zidentyfikowano najwięcej nieprawidłowości. Mechanizm takiej weryfikacji w ramach cyklu certyfikacji i nadzoru gwarantuje zatem utrzymanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa czynności utrzymaniowych, choć jednocześnie wiąże się z koniecznością wzmocnienia zadań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK. Podkreślić jednocześnie należy, że analogiczny mechanizm jak opisany powyżej znajduje zastosowanie również w przypadku podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) wagonów towarowych.

2. Szczegółowy opis zmian

2.1. Zakres zastosowania przepisów § 13 i § 17

Projekt przewiduje dodanie nowego § 17a do rozporządzenia, który wyłączy z obowiązku stosowania § 13 (określający zawartość dokumentacji systemu utrzymania (DSU)) oraz § 17 (wprowadzający) obowiązek zatwierdzania DSU przez Prezesa UTK) w odniesieniu do pojazdów kolejowych podlegających obowiązkowi wpisu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR). Wyłączenie stosowania § 13 i § 17 wynika z zarzutów określonych przez Komisję Europejską, która kwestionowała procedurę zatwierdzania DSU przez Prezesa UTK oraz wskazywała, że wymagania dotyczące zawartości dokumentacji są już określone w przepisach unijnych lub mają być określone w ramach procedur odpowiednich systemów zarządzania.

W praktyce dla podmiotów zmiana w zakresie § 17 oznacza brak konieczności występowania o zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania (DSU) dla pojazdów wpisanych do krajowego rejestru. Z kolei wyłączenie stosowania § 13 rozporządzenia nie oznacza zniesienia wymogu sporządzenia dokumentacji dotyczącej utrzymania pojazdu. Wprowadzone rozwiązanie pozwala jedynie na nieokreślenie jej obowiązkowej zawartości w przepisach obowiązującego prawa krajowego. Podkreślić bowiem należy, że obowiązki w zakresie sporządzania dokumentacji dotyczącej utrzymania pojazdu wynikają z przepisów § 8 i 9 obecnego rozporządzenia, a także uregulowań unijnych oraz wymagań systemów zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem.

Formuła określenia grupy pojazdów podlegających wyłączeniu w nowoprojektowanym § 17a poprzez odniesienie się do obowiązku wpisania do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR), była dotychczas stosowana w § 17 ust. 6 i 7 rozporządzenia. Kryterium to pozwala w prosty sposób odróżnić pojazdy kolejowe, do których stosuje się przepisy prawa unijnego od pojazdów nieobjętych jego wymaganiami. Jest to o tyle istotne, że intencją ustawodawcy, zgodnie ze stanowiskiem krajowego organu ds. bezpieczeństwa, jest utrzymanie obowiązku zatwierdzania DSU dla pojazdów wyłączonych z zakresu stosowania prawa unijnego. Podkreślić bowiem należy, że Komisja Europejska wyraźnie wskazała, że kwestionuje polskie przepisy tylko w zakresie, w jakim dotyczą one pojazdów objętych prawem unijnym i tym samym wchodzi z nim w konflikt. Aby zatem uniknąć powstania luki prawnej w obszarze pojazdów nieobjętych przepisami prawa UE, niezbędne jest utrzymanie dla nich dotychczasowych wymagań krajowych.

Zakres zastosowania przepisów § 13 i § 17 obejmie zatem następujące rodzaje pojazdów, które są zwolnione ze stosowania art. 23 i 23a ustawy:

- 1) pojazdy kolejowe eksploatowane na infrastrukturze prywatnej (zwolnienie na mocy art. 3 ust. 3 ustawy);
- 2) pojazdy kolei wąskotorowych (art. 3 ust. 5 ustawy);
- 3) pojazdy kolejowe eksploatowane na bocznicach kolejowych (art. 3 ust. 6 ustawy);
- 4) pojazdy kolejowe metra (art. 3 ust. 7 ustawy);
- 5) pojazdy kolejowe eksploatowane na sieciach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (art. 3 ust 8 ustawy);
- 6) pojazdy kolejowe przeznaczone wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego oraz pojazdy historyczne nieporuszające się po sieci kolejowej (art. 3 ust. 9 pkt 2 ustawy).

Podkreślić należy, że obowiązek przygotowania DSU i jego zatwierdzenie przez Prezesa UTK dotyczyć będzie tych pojazdów, które eksploatowane są wyłącznie na obszarze infrastruktury wymienionej powyżej tj. nie wyjeżdżają poza jej zakres. Jeżeli pojazd w ramach swojej eksploatacji porusza się również na ogólnej sieci kolejowej, jest objęty obowiązkiem rejestracji i nie musi posiadać DSU zatwierdzonego przez Prezesa UTK.

2.2. Dostosowanie § 17 do nowego zakresu stosowania

Równoległe w projekcie wprowadzane są zmiany w § 17 dla zapewnienia spójności z nowym zakresem stosowania tego przepisu. Z tego względu w ust. 2 z katalogu podmiotów uprawnionych do wnioskowania o zatwierdzenie DSU wykreślone zostaną podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz dysponenci. Pojęcia te są bowiem nierozdzielnie związane z faktem zarejestrowania pojazdu w krajowym rejestrze pojazdów – w przypadku pojazdów, które rejestracji nie podlegają, nie zostanie dla nich wyznaczony podmiot odpowiedzialny za utrzymanie i dysponent. Wynika to bezpośrednio z definicji tych pojęć zawartych w przepisach ustawowych, gdzie w art. 4 pkt 6b i 6c wskazano, że warunkiem uznania podmiotu za dysponenta lub podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jest wpis do krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Jednocześnie katalog

podmiotów wymienionych w ust. 2 zostanie uzupełniony o producentów w celu umożliwienia im występowania o zatwierdzenie DSU dla produkowanych przez siebie pojazdów kolejowych nadal objętych tym obowiązkiem.

W związku ze zmianą zakresu stosowania i całkowitym wyłączeniem ze stosowania § 17 do pojazdów kolejowych wpisanych do krajowego rejestru pojazdów traci sens dotychczasowy ust. 6 w tym przepisie, który wprost odnosił się do tej grupy pojazdów. Z tego względu przepis ten zostanie uchylony.

W ust. 7 natomiast wykreślono dokładne wskazanie w jakim przypadku będzie miał on zastosowanie. Wynika to z faktu, że w nowym stanie prawnym takie rozwiązanie jest zbędne. Poza tą zmianą dotychczasowa treść przepisu została jedynie preredagowana w sposób nieingerujący w merytoryczny zakres regulacji.

W ust. 8 wykreślane jest odniesienie do uchylonego ust. 6. Pozostała treść przepisu pozostaje bez zmian.

Przepis ust. 9 jest uchylany w całości, gdyż traci on sens w świetle nowego zakresu stosowania. Wszystkie wagony towarowe objęte procesem utrzymania realizowanym przez certyfikowany podmiot odpowiedzialny za utrzymanie muszą bowiem być zarejestrowane w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, a tym samym cały przepis § 17 nie będzie miał do nich zastosowania.

2.3. Przepisy przejściowe i końcowe

Ze względu na ograniczenie zakresu stosowania przepisów dotyczących zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania do określonej grupy pojazdów, niezbędne jest pozostawienie bez rozpoznania wniosków złożonych dotychczas w tym zakresie, obejmujących pojazdy, które w myśl nowych przepisów nie wymagają już uzyskiwania takiej decyzji. Kwestię tę reguluje § 2 projektu.

W § 3 projektu rozstrzygnięta została kwestia stosowania dotychczasowych przepisów do pozostałych wniosków o zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania złożonych i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Projekt przewiduje, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia 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.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979 oraz z 2015 r. poz. 1063).

<p>Nazwa projektu: Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Piotr Sieczkowski, Główny Specjalista, Departament Kolejnictwa, tel. 22 630 19 62, e-mail: Piotr.Sieczkowski@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia: 21.03.2017 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac: 124</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność zmiany dotychczasowego rozporządzenia wynika z zarzutów formalnych postawionych przez Komisję Europejską (uchybiecie nr 2016/2059) w zakresie nieprawidłowej transpozycji do krajowego porządku prawnego przepisów prawa unijnego, w szczególności dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei i dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności kolei. Zarzuty Komisji dotyczyły obowiązku zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania (DSU) przez Prezesa UTK w odniesieniu do pojazdów kolejowych objętych zakresem stosowania prawa unijnego. Przepisy te w ocenie Komisji utrudniają swobodę przepływu pojazdów kolejowych przez granice poprzez wymuszenie opracowania dedykowanej dokumentacji dotyczącej utrzymania pojazdów wyłącznie dla obszaru Polski.

W odpowiedzi na zarzuty formalne w listopadzie 2016 r. Rzeczpospolita Polska zadeklarowała usunięcie wskazanych uchybień w terminie do końca czerwca 2017 r.

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

Ze względu na uregulowanie omawianej materii w przepisach powszechnie obowiązującego prawa, nie rozważano innych wariantów interwencji aniżeli legislacyjna.

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

Przedmiotowy projekt jest wynikiem postępowania o nieprawidłową transpozycję prawa unijnego, które reguluje już obszar utrzymania pojazdów kolejowych. W związku z tym należy domniemywać, że rozwiązania przyjęte w państwach UE w tym zakresie stanowią jedynie transpozycję odpowiednich przepisów unijnych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Certyfikowani przewoźnicy kolejowi	86	Europejska Baza Danych Interoperacyjności i Bezpieczeństwa (ERADIS)	Ograniczenie obowiązku zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania DSU
Zarządcy ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej	11	UTK	Ograniczenie obowiązku zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania DSU
Prezes UTK	1	MIB	Ograniczenie obowiązków w zakresie zatwierdzania DSU; konieczność wzmocnienia nadzoru w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych

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

Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 3) PKP Cargo S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o.o.;
- 6) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 7) Instytut Kolejnictwa;
- 8) Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 9) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 10) Fundacja „Pro Kolej”;
- 11) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 12) Konfederacja Lewiatan;
- 13) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 14) Railway Business Forum;
- 15) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego;

- 16) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
17) Związek Pracodawców Kolejowych.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
<p>Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na budżet państwa. Według danych Prezesa UTK za 2016 r. wnioski dotyczące zatwierdzenia dokumentacji systemu utrzymania w ok. 65% dotyczą pojazdów kolejowych, w stosunku do których utrzymany zostanie ten obowiązek (a więc pojazdów na bocznicach, infrastrukturze prywatnej itp.). Zasoby uwolnione w wyniku ograniczenia procesu zatwierdzania zostaną jednak skonsumowane przez konieczność wzmocnienia nadzoru Prezesa UTK nad prawidłowością stosowania przez podmioty istniejących uregulowań prawa unijnego w obszarze utrzymania, w szczególności w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem. Podkreślić bowiem należy, że ogólna pula pojazdów kolejowych w Polsce nie ulega zmianie. Modyfikowany jest jedynie system weryfikacji spełniania określonych standardów poprzez rezygnację z procedury administracyjnego uprzedniego zatwierdzania DSU na rzecz położenia większego nacisku na praktyczną weryfikację przez podmioty stosowania wymagań prawnych.</p> <p>Ponadto należy również dodać, że procedura zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania nie była obciążona opłatami za czynności realizowane przez Prezesa UTK zgodnie z art. 16 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.). W związku z tym projektowana zmiana nie wpłynie na wysokość wpływów do budżetu państwa.</p>												

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

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2017 r.)	Duże przedsiębiorstwa							
	Sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
W ujęciu niepieniężnym	Duże przedsiębiorstwa							
	Sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
Niemierzalne		<ul style="list-style-type: none"> ograniczenie obciążeń administracyjnych związanych z koniecznością zatwierdzania dokumentacji systemu utrzymania; możliwość łatwiejszego korzystania z zagranicznych pojazdów kolejowych w ramach działalności prowadzonej na obszarze kraju; 						
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 type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input 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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
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 type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu:		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Zakładana data wejścia w życie rozporządzenia to 14 dni od dnia publikacji.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
-		

