

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2019 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych
rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych**

Na podstawie art. 22f ust. 14 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 720) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 6 w pkt 1:
 - a) lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) podkładu kolejowego nieujętego we właściwej technicznej specyfikacji interoperacyjności, zwanej dalej „TSI”, jako składnik interoperacyjności,”
 - b) w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f i g w brzmieniu:

„f) systemu przytwierdzeń nieujętego we właściwej TSI jako składnik interoperacyjności,

g) szyny kolejowej nieujętej we właściwej TSI jako składnik interoperacyjności;”;
- 2) w § 11 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„W przypadku infrastruktury prywatnej, o której mowa w art. 4 pkt 1c ustawy, oraz sieci kolejowych, o których mowa w art. 3 ust. 8 ustawy, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ.”;
- 3) po § 11 dodaje się § 11a w brzmieniu:

„§ 11a. W przypadku sieci kolejowych, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ następujących pojazdów kolejowych:

 - a) pojazdu trakcyjnego,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 2361, z 2018 r. poz. 650, 927, 1338, 1629 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 125.

- b) wagonu pasażerskiego,
- c) wagonu towarowego,
- d) pojazdu specjalnego

– przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego, pojazdów historycznych oraz pojazdów turystycznych, niezależnie od drogi kolejowej, po której się poruszają.”.

§ 2. Do postępowań o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, dotyczących budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, o których mowa w § 6 i § 11 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu dotychczasowym.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Marcin Przychodzki

Dyrektor Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/-podpisano elektronicznie/

UZASADNIENIE

Potrzeba nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 720), wynika m.in. z konieczności dostosowania przedmiotowego rozporządzenia do obowiązującego brzmienia art. 22f ust. 13a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.), wprowadzonego ustawą z dnia 22 marca 2018 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 927), zgodnie z którym przepisy art. 22f ust. 1–12 tej ustawy, dotyczące świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stosuje się również do pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego, pojazdów historycznych oraz pojazdów turystycznych eksploatowanych na sieci kolejowej, niezależnie od drogi kolejowej, po której się poruszają.

Brak w obowiązującym rozporządzeniu uregulowania w zakresie określenia pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego, pojazdów historycznych oraz pojazdów turystycznych, dla których niezbędne jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu stwarza w praktyce wątpliwości, czy wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na podstawie obecnie obowiązujących przepisów umożliwi eksploatację np. pojazdu historycznego na głównej sieci kolejowej, niezależnie od drogi kolejowej, po której będzie się on poruszać. W związku z tym w projektowanym rozporządzeniu zaproponowano dodanie § 11a, którego przepisy regulują przedmiotową kwestię określając, że w przypadku sieci kolejowych, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ następujących pojazdów kolejowych: pojazdu trakcyjnego, wagonu pasażerskiego, wagonu towarowego i pojazdu specjalnego, przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego, pojazdów historycznych oraz pojazdów turystycznych, niezależnie od drogi kolejowej, po której się poruszają (§ 1 pkt 3 projektu).

Ponadto należy wskazać, że ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923) wprowadziła pojęcie „infrastruktury prywatnej”. Do przeznaczonych do eksploatacji na infrastrukturze prywatnej typów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych stosuje się tryb dopuszczania do eksploatacji typu określony w art. 22f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. W

obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych brak jest jednak odniesień do infrastruktury prywatnej (w szczególności w rozdziale 3 określającym rodzaje budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych, dla których jest wymagane uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu), co wymaga uzupełnienia w celu zapewnienia rozszerzonego zakresu stosowania przepisów tzw. trybu świadectwowego, ujętego w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, wprowadzono także szereg zmian w systematyce przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Jedną z nich było zebranie w art. 3 tej ustawy przypadków, do których ustawa nie ma zastosowania. W efekcie tej zmiany został uchylony przepis art. 25a ust. 1 pkt 1, a normę w nim zawartą przeniesiono do art. 3 ust. 8 tej ustawy. W świetle ww. zmian ustawowych należy zwrócić uwagę, że we wprowadzeniu do wyliczenia w § 11 obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych znajduje się odesłanie do uchylonego art. 25a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

W związku z powyższym w projektowanym rozporządzeniu zaproponowano zmianę wprowadzenia do wyliczenia w § 11, uwzględniającą infrastrukturę prywatną oraz właściwe odesłanie do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (§ 1 pkt 2 projektu).

W pkt 5.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „TSI INF”, wskazano zasady, którymi kierowano się wybierając składniki interoperacyjności w podsystemie infrastruktura. Zgodnie z tymi zasadami za składniki interoperacyjności są uznawane szyny, systemy przytwierdzeń oraz podkłady wykorzystywane w tradycyjnej konstrukcji toru na podsypce tłuczniowej z szyną Vignoles'a na betonowych lub drewnianych podkładach i przytwierdzeniach zapewniających opór przed przemieszczeniem wzdłużnym szyny dzięki przytwierdzeniu stopki szyny. TSI INF jednocześnie wprost wskazuje, że części składowe i podzespoły wykorzystywane do budowania innych konstrukcji toru nie są uznawane za składniki interoperacyjności.

Wobec powyższego należy uznać, że systemy przytwierdzeń stosowane np. w nawierzchniach bezpodsypkowych, nie mogą być wprowadzane do obrotu przy pomocy deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

Z kolei wprowadzenie do obrotu systemu przytwierdzeń przeznaczonego do stosowania np. na nawierzchniach bezpodsypkowych zgodnie z procedurą określoną w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych zależy od tego, na jakiej infrastrukturze tego rodzaju system przytwierdzeń miałby zostać użyty. Rozporządzenie nie przewiduje obowiązku uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla systemu przytwierdzeń w przypadku urządzeń i budowli nieujętych jako składniki interoperacyjności we właściwej technicznej specyfikacji interoperacyjności (TSI) stosowanych na głównej sieci kolejowej (na liniach objętych stosowaniem TSI). Obowiązek uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na system przytwierdzeń dotyczy pozostałych przypadków uregulowanych w ww. rozporządzeniu, np. infrastruktury metra, czy bocznic kolejowych.

System przytwierdzeń stosowany na nawierzchni bezpodsypkowej lub podobnej (w tym na płytach przejazdowych), który ma zostać zainstalowany na liniach objętych stosowaniem TSI nie jest więc wprowadzany do obrotu ani na zasadzie składnika interoperacyjności, ani na zasadzie budowli mającej wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, na którą należy uzyskać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu. Oznacza to, że istnieje luka prawna polegająca na braku obowiązku spełnienia i zweryfikowania wymagań zasadniczych dla wyrobu, który niewątpliwie ma wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Podobne wnioski dotyczą szyn oraz podkładów, które co do zasady są składnikami interoperacyjności, ale w przypadkach określonych w TSI INF mogą nie być objęte obowiązkiem wystawienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

Dlatego w projektowanym rozporządzeniu zaproponowano wprowadzenie odpowiednich zmian w § 6 w pkt 1 obowiązującego rozporządzenia (zmiana lit. c i dodanie lit. f i g), które likwidują zidentyfikowany powyżej problem (§ 1 pkt 1 projektu).

W § 2 projektowanego rozporządzenia zaproponowany został przepis przejściowy, zgodnie z którym do postępowań o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, dotyczących budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, o których mowa w § 6 i § 11

zmienianego rozporządzenia, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe.

W § 3 projektowanego rozporządzenia zaproponowano, że wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

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

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie będzie miało pozytywny wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców - w szczególności na przewoźników kolejowych (umożliwi im eksploatację pojazdu historycznego na głównej sieci kolejowej) oraz producentów nawierzchni kolejowej (przez wyeliminowanie luki prawnej w dopuszczaniu do eksploatacji niektórych wyrobów).