

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Tomasz Rurka, Zastępca Dyrektora, Departament Kolejnictwa MI (22) 630-13-00, tomasz.rurka@mi.gov.pl Maciej Sofiński, p.o. Naczelnika Wydziału, Departament Kolejnictwa MI (22) 630-14-98, maciej.sofinski@mi.gov.pl	Data sporządzenia 28.05.2020 r. Aktualizacja: 23.07.2020 r. Źródło: Prawo UE (dyrektywa) Nr w wykazie prac: UC40
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2016/797” oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.) zwanej dalej „dyrektywą 2016/798”, wchodzących w skład tzw. części technicznej czwartego pakietu kolejowego. Obie dyrektywy przewidziały termin na wdrożenie swoich postanowień do dnia 16 czerwca 2019 r., z możliwością przedłużenia tego terminu o rok. W celu przesunięcia terminu wdrożenia państwa członkowskie powiadamiały Agencję i Komisję, podając jednocześnie uzasadnienie takiego przedłużenia. Rzeczpospolita Polska postanowiła skorzystać z tej możliwości, w związku z powyższym, w przypadku RP, termin dokonania transpozycji przepisów dyrektywy 2016/798 oraz dyrektywy 2016/797 został przesunięty na dzień 16 czerwca 2020 r. Niemniej jednak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji (Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27), w związku z sytuacją nadzwyczajną spowodowaną przez COVID-19, wydłużyła termin transpozycji ww. dyrektyw do dnia 31 października 2020 r.

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

Projekt ustawy zakłada dokonanie implementacji dyrektywy 2016/797 (z wyjątkiem rozdziału VI, który implementowany jest odrębnym projektem ustawy) i dyrektywy 2016/798 poprzez dodanie nowych oraz dokonanie zmian w obecnie obowiązujących przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043).

Projekt zawiera także przepisy, których celem jest zapewnienie prawidłowego stosowania szeregu aktów wykonawczych do dyrektywy 2016/798, w szczególności:

- rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05. 2018, str. 26, z późn. zm.);
- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49, z późn. zm.);
- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139I z 27.05.2019, str. 360, z późn. zm.).

Zaproponowane w projekcie ustawy kluczowe zmiany, w porównaniu z przepisami dotychczasowymi, polegają na:

- zmianie dokumentów z zakresu bezpieczeństwa systemu kolei, wydawanych przewoźnikom kolejowym umożliwiających im dostęp do infrastruktury kolejowej po spełnieniu określonych warunków. W miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa w dwóch częściach – A i B – wydawanych przez tzw. krajowe organy ds. bezpieczeństwa wprowadzany jest jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydawany przez Agencję

Kolejową UE lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Wybór organu wydającego certyfikat jest zależny od obszaru prowadzenia działalności – jeżeli obejmuje on co najmniej dwa państwa członkowskie UE wniosek składa się do Agencji, zaś w przypadku podmiotów działających w obrębie jednego kraju przewoźnik ma możliwość wyboru i złożenia wniosku do Agencji lub właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa,

- wprowadzeniu szczegółowych procedur dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. W szczególności wprowadza się możliwość korzystania z tzw. punktu kompleksowej obsługi, tj. dedykowanego systemu informatycznego stworzonego przez Agencję Kolejową UE dla obsługi wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa,
- wprowadzeniu zharmonizowanego wdrożenia systemu ERTMS na terenie Unii, tym samym nałożenie na zarządcę obowiązku złożenia wniosku do Agencji o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych w zakresie ERTMS (tzw. preautoryzacji systemu ERTMS) w ramach projektu obejmującego linie kolejową lub jej fragment, kilku linii kolejowych lub sieci kolejowych. Przedmiotowy wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego winien złożyć przed zaproszeniem do składania ofert w zamówieniu publicznym. Powyższe rozwiązanie ma na celu potwierdzenie przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI,
- zmianie wymagań dotyczących systemów zarządzania bezpieczeństwem, tworzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, rozszerzeniu zakresu certyfikacji tzw. podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/779,
- modyfikacji zasad uzyskiwania autoryzacji bezpieczeństwa zarządców infrastruktury i świadectw bezpieczeństwa dla użytkowników bocznic kolejowych,
- dostosowaniu katalogu zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, do postanowień dyrektywy 2016/798. Wyodrębnione zostało wydawanie, przedłużanie, zmianę i cofanie świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizację rejestrów tych dokumentów do odrębnego punktu 1a w ust. 1a art. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. W nowym brzmieniu pkt 1 ww. art. pozostawiono wymienione powyżej zadania Prezesa UTK dotyczące jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa. Poszerzony został również zakres zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, o odmowę wydania i cofanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie - urządzenia przytorowe” znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz o odnawianie, zmianę i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu w przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- określeniu nowych wymagań, jakie musi spełniać zarządca ubiegający się o autoryzację bezpieczeństwa. Dotychczasowy wymóg posiadania przez zarządcę siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej został zastąpiony zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Ponadto wprowadzono konieczność dokonania oceny wniosku przez Prezesa UTK, zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/762,
- uzupełnieniu przepisów prawa krajowego w zakresie kompetencji Prezesa UTK dotyczących rejestracji pojazdu kolejowego, jak również przesłanki wpisania pojazdu kolejowego do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych, zastępując dotychczas funkcjonujące „zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji” brzmieniem „zezwolenie na wprowadzenie do obrotu”, zgodnie z postanowieniami art. 22 i 46 dyrektywy 2016/797,
- przyznaniu Prezesowi UTK kompetencji w zakresie oceny kompletności i spójności dokumentacji przesłanej do Agencji w sprawie wniosku o wprowadzenie pojazdu do obrotu, a w razie wątpliwości dopuszczeniu możliwości przeprowadzenia w odpowiednim czasie testów na sieci kolejowej, na czas których projektodawca przyznaje Prezesowi UTK kompetencje wydania tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu,
- wprowadzeniu przepisów regulujących kwestie współpracy w celu wypracowania przez Prezesa UTK i Agencję wspólnego stanowiska w ramach postępowania prowadzonego przez Agencję w sprawie wniosku o dopuszczenie pojazdu do obrotu. Wprowadzone rozwiązanie jest zgodne z art. 21 ust. 7 dyrektywy 2016/797 i obejmuje przypadek gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK w zakresie kompletności i spójności przesłanej przez nią dokumentacji. Do procedury tej mogą zostać włączeni również zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer. Przewidując sytuację, w której mogłoby nie dojść do porozumienia pomiędzy Prezesem UTK a Agencją w zakresie wypracowania wspólnego stanowiska, projektodawca umożliwił Agencji samodzielne podjęcie decyzji o wprowadzeniu pojazdu kolejowego do obrotu. Przepis ten jednak nie ma zastosowania w przypadku złożenia odwołania przez Prezesa UTK do arbitrażu Radzie Odwoławczej,
- wprowadzeniu zmian w katalogu dokumentów dołączanych do wniosków o zezwolenie na dopuszczenie podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” oraz „infrastruktura”. Odtąd, oprócz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, będą nimi również dokumenty które potwierdzają techniczną zgodność tych podsystemów, z systemem do którego są włączane w oparciu o odpowiednią TSI, przepisy krajowe i rejestry oraz

dokumenty potwierdzające bezpieczną integrację tych podsystemów, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także o wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM). Zgodnie z dotychczasowymi przepisami, do wniosku o dopuszczenie podsystemu do eksploatacji, dołącza się certyfikat weryfikacji WE podsystemu wraz z dokumentacją przebiegu tej weryfikacji. Zmiany brzmienia związane są z określeniu przypadku, gdy w skład podsystemu nie wchodzi składniki interoperacyjności objęte deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności,

- zobligowaniu krajowego organu dochodzeniowego – Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – do podjęcia decyzji odnośnie rozpoczęcia postępowania w sprawie wypadków i incydentów nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia dokonanego przez zarządcę, przewoźnika lub użytkownika bocznic kolejowej o poważnym wypadku, wypadków lub o incydencie kolejowym. Zgodnie z dotychczasowymi przepisami termin na podjęcie tej decyzji wynosił jeden tydzień,
- wprowadzeniu dla przewoźników kolejowych obowiązku zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannych i ich rodzinom. Zgodnie z projektowaną zmianą, przewoźnik udziela poszkodowanym informacji w zakresie procedur dochodzenia roszczeń na mocy przepisów unijnych, przy jednoczesnym wsparciu psychologicznym, którego koszty ponosi przewoźnik kolejowy.

Dodatkowo projekt tworzy warunki do wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004 (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 1).

Informacja o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków

Jako alternatywny sposób osiągnięcia celu projektu analizowany był wariant zakładający brak etapowania wdrażania filara technicznego IV pakietu kolejowego. Okazało się jednak, że taki wariant spowodowałby, że jednostki notyfikowane nie zdążyłyby zostać notyfikowane we wskazanym terminie. Dlatego uznano, że optymalny będzie proponowany wariant zakładający, że w pierwszej kolejności zapewniona zostanie transpozycja rozdziału VI dyrektywy 2016/797 (w zakresie jednostek notyfikowanych), a następnie odrębnym projektem ustawy zostanie implementowana pozostała część dyrektywy 2016/797 (bez rozdziału VI) i całości dyrektywy 2016/798. Nie ma możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków niż zmiana ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

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

Każde państwo członkowskie UE (z wyjątkiem Malty i Cypru, które nie posiadają sieci kolejowej) jest obowiązane implementować filar techniczny IV pakietu kolejowego. 8 państw członkowskich dokonało już transpozycji w zasadniczym terminie, tj. do dnia 16 czerwca 2019 r., natomiast pozostałe państwa członkowskie UE skorzystały z możliwości prolongaty powyższego terminu. Mając na uwadze przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniającej dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji, w związku z sytuacją nadzwyczajną spowodowaną przez COVID-19, termin transpozycji ww. dyrektyw został ostatecznie wydłużony do dnia 31 października 2020 r.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	111	Urząd Transportu Kolejowego	Oddziaływanie bezpośrednie: – zmiana zasad certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Zamiast wnioskowania do Prezesa UTK o wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa przewoźnicy kolejowi będą wnioskowali do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Jedyna możliwość wystąpienia z wnioskiem o jednolity certyfikat bezpieczeństwa do Prezesa UTK będzie w przypadku, gdy obszar działalności przewoźnika

			ograniczony jest wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, – zmiana zasad certyfikacji pojazdów kolejowych. Zamiast dotychczasowego wnioskowania do Prezesa UTK o dopuszczenie pojazdu kolejowego do eksploatacji, przewoźnicy będą wnioskowali do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej o wydanie zezwolenia na wprowadzanie do obrotu pojazdu kolejowego poprzez tzw. punkt kompleksowej obsługi. Jedyna możliwość wystąpienia z wnioskiem o dopuszczenie do obrotu pojazdu kolejowego a do Prezesa UTK będzie w przypadku, gdy obszar użytkowania pojazdu ograniczony jest wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, – wprowadzenie obowiązku zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannych i ich rodzinom. Zgodnie z projektowaną zmianą, przewoźnik udziela poszkodowanym informacji w zakresie procedur dochodzenia roszczeń na mocy przepisów unijnych, przy jednoczesnym wsparciu psychologicznym, którego koszty ponosi przewoźnik kolejowy.
Zarządcy infrastruktury	11	Urząd Transportu Kolejowego	Oddziaływanie bezpośrednie: – zmienione zostały wymagania, jakie musi spełniać zarządca ubiegający się o autoryzację bezpieczeństwa. Dotychczasowy wymóg posiadania przez zarządcę siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej został zastąpiony zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Ponadto wprowadzono

			dodatkowo konieczność dokonania oceny wniosku przez Prezesa UTK, zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/762, – nałożenie na zarządcę obowiązku złożenia wniosku do Agencji o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych w zakresie ERTMS (tzw. preautoryzacji systemu ERTMS) w ramach projektu obejmującego linie kolejową lub jej fragment, kilku linii kolejowych lub sieci kolejowych. Przedmiotowy wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego winien złożyć przed zaproszeniem do składania ofert w zamówieniu publicznym. Powyższe rozwiązanie ma na celu potwierdzenie przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI.
Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych	1	-	Oddziaływanie bezpośrednie: – zobligowanie Komisji do podjęcia decyzji odnośnie rozpoczęcia postępowania w sprawie wypadków i incydentów nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia dokonanego przez zarządcę, przewoźnika lub użytkownika bocznic kolejowej o poważnym wypadku, wypadków lub o incydencie kolejowym. Zgodnie z dotychczasowymi przepisami termin na podjęcie tej decyzji wynosił jeden tydzień.
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	1	-	Oddziaływanie bezpośrednie: – wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa tylko w przypadku, gdy obszar działalności przewoźnika ograniczony jest wyłącznie do terytorium

			Rzeczypospolitej Polskiej, a przewoźnik wybierze złożenie wniosku do Prezesa UTK (zamiast do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej). Według dotychczasowych przepisów Prezes UTK w każdym przypadku wydaje przewoźnikom certyfikaty bezpieczeństwa, – wydawanie zezwoleń na wprowadzanie do obrotu pojazdów kolejowych tylko w przypadku, gdy obszar użytkowania pojazdu ograniczony jest wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a wnioskodawca wybierze złożenie wniosku do Prezesa UTK (zamiast do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej). Według dotychczasowych przepisów Prezes UTK w każdym przypadku wydaje zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych, – dodana została kompetencja dotycząca rejestracji pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) – wprowadzony został obowiązek współpracy w celu wypracowania przez Prezesa UTK i Agencję wspólnego stanowiska w ramach postępowania prowadzonego przez Agencję w sprawie wniosku o dopuszczenie pojazdu do obrotu, w przypadku gdy Agencja Kolejowa Unii Europejskiej nie zgadza się z oceną Prezesa UTK w zakresie kompletności i spójności przesłanej przez nią dokumentacji. Do procedury tej mogą zostać włączeni również zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer. Przewidując
--	--	--	---

			sytuację, w której mogłoby nie dojść do porozumienia pomiędzy Prezesem UTK a Agencją w zakresie wypracowania wspólnego stanowiska, projektodawca umożliwił Agencji samodzielne podjęcie decyzji o wprowadzeniu pojazdu kolejowego do obrotu.
--	--	--	---

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

Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych i opiniowania został przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP Intercity S.A.;
- 2) PKP Cargo S.A.;
- 3) PKP LHS Sp. z o.o.;
- 4) PKP PLK S.A.;
- 5) PKP S.A.;
- 6) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 7) Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.;
- 8) Koleje Śląskie Sp. z o.o.;
- 9) Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.;
- 10) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.;
- 11) Koleje Dolnośląskie S.A.;
- 12) Instytut Kolejnictwa;
- 13) Transportowy Dozór Techniczny;
- 14) Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 15) Polskie Centrum Akredytacji;
- 16) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 17) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność”- 80;
- 18) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 19) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 20) Forum Związków Zawodowych;
- 21) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 22) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 23) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 24) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 25) Konfederacja Lewiatan;
- 26) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 27) Fundacja Pro Kolej;
- 28) Kłaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0;
- 29) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Konsultacje planowane są na 14 dni. Zdecydowano się skrócić czas trwania konsultacji z 21 do 14 dni ze względu na to, że ostateczny termin implementacji dyrektyw 2016/797 i 2016/798, które są transponowane do prawa krajowego projektowaną ustawą, ustalono na dzień 31 października 2020 r, a projektodawcy zależy na takim przyspieszeniu prac legislacyjnych, żeby zminimalizować ryzyko opóźnień we wdrożeniu ww. dyrektyw. Ponadto podmioty rynku kolejowego mają wysoką świadomość i poziom wiedzy na temat zmian, jakie wprowadza projektowana ustawa, ponieważ ich przedstawiciele aktywnie brali udział w pracach grup roboczych opracowujących projektowaną ustawę. Z tego względu zakłada się, że 14-dniowy czas trwania konsultacji publicznych będzie wystarczający do zapoznania się z projektowanymi rozwiązaniami i wniesienia ewentualnych uwag.

Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

budżet państwa	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	31
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	31
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Wnioskodawcy składający wnioski o wydanie dokumentów, za które pobierane są opłaty.																		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanej ustawy będzie miało pozytywne skutki dla budżetu państwa. W związku ze zmianą zadań Prezesa UTK, będzie on pobierał opłaty za wykonywanie czynności, które przewiduje się w związku z implementacją dyrektyw 2016/797 i 2016/798. Ponadto Prezes UTK będzie pobierał opłaty za wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania. Kolejna istotna grupa opłat dotyczy wydawania przez Prezesa UTK zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura”, „energia” i „sterowanie - urządzenia przytorowe”, zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu i tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci. Poniżej przedstawiono tabelaryczne porównanie maksymalnych opłat obecnie pobieranych przez Prezesa UTK z projektowanymi opłatami w niniejszej ustawie. Zrezygnowano z podawania maksymalnej wysokości opłat w Euro (EUR) na rzecz Złotego (PLN) ze względu na chęć ułatwienia planowania przez podmioty rynku kolejowego wydatków na ponoszenie przedmiotowych opłat (wyeliminowanie ryzyka kursowego). Ponadto należy mieć na uwadze, że większość projektowanych maksymalnych wysokości opłat ustalonych w PLN jest niższa niż dotychczas obowiązujące maksymalne wysokości opłat w EUR, z wyjątkiem certyfikacji podsystemów i pojazdów kolejowych. W większości przypadków ponoszący przedmiotowe opłaty pozytywnie więc odczują obniżenie opłat. <table><tr><th>Rodzaj opłaty dla Prezesa UTK</th><th>Dotychczas obowiązujące przepisy</th><th>Projektowane przepisy</th></tr><tr><td>złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa</td><td>5500 EUR</td><td>20 000 PLN</td></tr><tr><td>złożenie wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa / jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa</td><td>5500 EUR</td><td>20 000 PLN</td></tr><tr><td>złożenie wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa</td><td>5500 EUR</td><td>20 000 PLN</td></tr><tr><td>złożenie wniosku o wydanie certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania</td><td>5500 EUR (tylko dla wagonów towarowych)</td><td>20 000 PLN</td></tr><tr><td>złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa,</td><td>Brak opłaty</td><td>40 000 PLN</td></tr></table>	Rodzaj opłaty dla Prezesa UTK	Dotychczas obowiązujące przepisy	Projektowane przepisy	złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN	złożenie wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa / jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN	złożenie wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN	złożenie wniosku o wydanie certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania	5500 EUR (tylko dla wagonów towarowych)	20 000 PLN	złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa,	Brak opłaty	40 000 PLN
Rodzaj opłaty dla Prezesa UTK	Dotychczas obowiązujące przepisy	Projektowane przepisy																	
złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN																	
złożenie wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa / jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN																	
złożenie wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa	5500 EUR	20 000 PLN																	
złożenie wniosku o wydanie certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania	5500 EUR (tylko dla wagonów towarowych)	20 000 PLN																	
złożenie wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa,	Brak opłaty	40 000 PLN																	

	w której potwierdzono także zgodność z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779		
	złożenie wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w którym potwierdzono także zgodność z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779	Brak opłaty	40 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego	30 000 EUR	20 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie licencji maszynisty oraz wtórników licencji maszynisty	150 EUR	150 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „infrastruktura”	3000 EUR	20 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „energia”	3000 EUR	20 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „sterowanie - urządzenia przytorowe”	3000 EUR	20 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia dopuszczenie pojazdu kolejowego do eksploatacji / wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu	3000 EUR	20 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie typu pojazdu kolejowego do obrotu	Brak opłaty	20 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci	Brak opłaty	20 000 PLN
	złożenie wniosku o wpis do europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN)	50 EUR	100 PLN
	złożenie wniosku o wydanie przyznać odstępstwa od obowiązku stosowania TSI	3 000 EUR	10 000 PLN
	złożenie wniosku o wydanie autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację	3 000 EUR	10 000 PLN
	nadzór nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów	2 000 EUR	10 000 PLN

	nadzór nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności	2 000 EUR	10 000 PLN
	złożenie wniosku o wyrejestrowanie pojazdu kolejowego	25 EUR	Brak opłaty
	złożenie wniosku o wydanie decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji	3 000 EUR	Brak opłaty

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie ustawy								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	<i>Łącznie (0-10)</i>
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	duże przedsiębiorstwa	-1	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-36
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe a także osoby niepełnosprawnych oraz osoby starsze							
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, a także						

niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	usprawnienie sposobu wnioskowania o zezwolenia (uruchomienie przez Agencję Kolejową UE kompleksowego punktu obsługi – 1StopShop)
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe a także osoby niepełnosprawnych oraz osoby starsze	Brak wpływu
Niemierzalne		

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

Ze względu na nowe zadanie dla przewoźników kolejowych w zakresie obowiązku zapewnienia poszkodowanym pomocy psychologicznej po poważnym wypadku, przewoźnicy będą musieli zabezpieczyć odpowiednie środki na udzielanie tej pomocy w razie wystąpienia poważnego wypadku. Szacuje się, że ze względu na małą liczbę poważnych wypadków w ostatnich latach, przewoźnicy kolejowi będą łącznie przeznaczali nie więcej niż 0,5 mln zł rocznie na udzielanie pomocy psychologicznej. Przy szacowaniu wysokości tych wydatków wzięto pod uwagę liczbę poważnych wypadków w ostatnich 5 lat oraz liczbę ofiar śmiertelnych i liczbę rannych w tych wypadkach w ciągu ostatnich 5 lat, zakładając jednocześnie, że sytuacja w tym zakresie nie ulegnie istotnej zmianie (nie zakłada się istotnego wzrostu liczby poważnych wypadków w ciągu najbliższych 5 lat).

Ponadto szacuje się, że przedsiębiorcy działający na rynku kolejowym (przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury kolejowej, dysponenci taboru, itp.) ponosić będą wydatki łącznie na poziomie ok. 3 mln zł z tytułu opłat pobieranych przez Prezesa UTK za określone czynności, wymienione szczegółowo w tabeli w pkt 6.

Przewiduje się brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.). W projektowanej ustawie nie ma możliwości zastosowania proporcjonalnych ograniczeń obowiązków administracyjnych wobec przedsiębiorców, o których mowa w art. 68 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców.

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

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☒ nie
☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne: ...

☒ zwiększenie liczby dokumentów
☒ zwiększenie liczby procedur
☒ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

☒ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Komentarz:

Wejście w życie projektowanej ustawy będzie wiązało się ze zwiększeniem liczby procedur, a także przełoży się na wydłużenie czasu na załatwienie niektórych spraw. W szczególności konieczność uzyskania od Agencji Kolejowej UE tzw. preautoryzacji urządzeń przytorowych systemu ERTMS (wynikającej z art. 19 dyrektywy 2016/797) w znaczący sposób wydłuży dla zarządców infrastruktury kolejowej proces certyfikacji tych urządzeń – szacuje się że nawet o ok 6 miesięcy w przypadku uruchomienia procedury odwoławczej. Ponadto rozbudowane zostały procedury związane z systemem zarządzania bezpieczeństwem – będzie to dotyczyło zarówno przewoźników, jak i zarządców infrastruktury.

Niezależnie od powyższego zidentyfikowany został jeden przypadek, w którym wystąpi zmniejszenie liczby procedur – procedowanie przez Agencję Kolejową UE wniosku o wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu na obszarze więcej niż jednego państwa członkowskiego UE. Do tej pory wnioskodawca musiał składać osobne wnioski do krajowych władz

bezpieczeństwa każdego państwa członkowskiego, co zostanie zastąpione jednym postępowaniem prowadzonym przez Agencję. Przewiduje się jednak, że nie przełoży się to na skrócenie czasu całej procedury.

Niemniej jednak, w ujęciu ogólnym, wejście w życie ustawy oznaczać będzie zwiększenie liczby procedur, a także przełoży się na wydłużenie czasu na załatwienie niektórych spraw, co wskazano w akapicie powyżej. .

Nowe rozwiązania przewidziane ww. dyrektywami przewidują elektroniczną procedurę uzyskiwania dokumentów przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, poprzez uruchomienie przez Agencję Kolejową UE kompleksowego punktu obsługi (1StopShop) w formie systemu teleinformatycznego, gdzie wnioski będą składane elektronicznie poprzez ten system. Niemniej jednak określone w implementowanych przedmiotowym projekcie ustawy dyrektywach terminy są dłuższe niż terminy wynikające z kpa, więc dla przewoźników i zarządców infrastruktury elektroniczna procedura nie przełoży się na oszczędność czasową w procedowaniu wniosków.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu ustawy na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☒ inne: bezpieczeństwo i interoperacyjność transportu kolejowego	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Kluczowe zmiany obejmują: – zastąpienie certyfikatu bezpieczeństwa wydawanego przez Prezesa UTK jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa wydawanym przez Agencję Kolejową UE. – zmianę procedur dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych (wprowadzanie do obrotu pojazdów przez Agencję Kolejową UE zamiast dopuszczania do eksploatacji przez Prezesa UTK). – modyfikację sposobu postępowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych odnośnie prowadzenia postępowań w sprawie wypadków i poważnych wypadków. – wprowadzenie preautoryzacji przez Agencję Kolejową UE urządzeń przytorowych systemu ERTMS
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowany termin wejścia w życie ustawy to 3 miesiące od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów w zakresie świadectw zdolności technicznej, europejskiego rejestru pojazdów oraz uchylenia przepisów dotyczących zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.

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

Miernikiem będzie ilość składanych do Agencji Kolejowej UE wniosków przez kompleksowy punkt obsługi (1StopShop), ilość wydawanych jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz ilość zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych, a także średni czas trwania procedur wydawania tych dokumentów.

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

Brak