

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym dokonuje częściowego wdrożenia 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 y 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 dotyczącą COVID-19, wydłużyła termin transpozycji ww. dyrektyw do dnia 31 października 2020 r.

Projekt ustawy zakłada 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), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”.

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.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/762”;

- 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/763”;
- 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/779”.

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).

Podstawowe zmiany wprowadzane projektem dotyczą dokumentów z zakresu bezpieczeństwa, wydawanych przewoźnikom kolejowym umożliwiającym 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, zwana dalej także „Agencja” 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.

Projekt tworzy także warunki do stosowania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, szczegółowych procedur dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2018/763. W szczególności wprowadza w tym zakresie tzw. punkt kompleksowej obsługi, tj. dedykowany system informatyczny stworzony przez Agencję Kolejową UE dla obsługi

wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Ponadto projekt modyfikuje wymagania dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem, tworzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, które w dalszym stopniu uszczegółowione są w rozporządzeniu (UE) 2018/762.

Dodatkowo projekt rozszerza zakres certyfikacji tzw. podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/779, a także modyfikuje zasady uzyskiwania autoryzacji bezpieczeństwa zarządców infrastruktury i świadectw bezpieczeństwa dla użytkowników bocznic kolejowych.

Projekt ustawy dotyczy także szeregu innych aspektów dotyczących bezpieczeństwa, m.in. współpracy z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa oraz z Agencją Kolejową UE czy nadzoru Prezesa UTK nad podmiotami sektora kolejowego.

Zmiana projektowana w art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym dostosowuje aktualne wyłączenia stosowania przepisów krajowych do wyłączeń określonych w postanowieniach art. 2 ust. 2 lit. b dyrektywy 2016/798. Dostosowanie polega na uzupełnieniu wyłączenia w stosowaniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym w zakresie linii tramwajowych, również w odniesieniu do tramwajów.

Dotychczas obowiązująca dyrektywa 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.), umożliwiała państwom członkowskim rezygnację z konieczności stosowania swoich postanowień jedynie do tramwajów i innych systemów kolei lekkiej, zaś nie wspominała o możliwości wyłączenia jej zastosowania w stosunku do infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy. Dyrektywa 2016/797 wprowadza takie wyłączenie obligatoryjnie, zatem projekt ustawy dostosowuje przepisy ustawy o transporcie kolejowym do wymagań unijnych przez dodanie pkt 3 w art. 3 ust. 9 rozszerzając tym samym katalog pojazdów, w stosunku do których nie będą miały zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym. Dotyczyć to będzie pojazdów i infrastruktury kolei lekkiej. Dodanie tego punktu do art. 3 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym stanowi implementację art. 1 ust. 3 lit. b dyrektywy 2016/797, zgodnie z którą, przepisów unijnych dotyczących transportu kolejowego nie stosuje się do tramwajów i pojazdów kolei lekkiej oraz infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy. Projektowane w art. 4 zmiany do

ustawy o transporcie kolejowym, wprowadzają nowe i modyfikują już istniejące pojęcia ustawowe, dostosowując je do postanowień dyrektywy 2016/798.

W art. 4 przez dodanie brzmienia pkt 2e wprowadzono definicję „kolei lekkiej” przenosząc na grunt prawa krajowego elementy definicji zawarte w art. 3 pkt 16 dyrektywy 2016/798.

Zmiana brzmienia pkt 6 w art. 4 ma na celu dostosowanie krajowej definicji „pojazdu kolejowego” do definicji określonej w przepisach dyrektywy 2016/798, wprowadzając dodatkowo wymóg co najmniej jednego podsystemu.

Dookreślenie treści pkt 6b i 6c w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu dostosowanie brzmienia krajowych definicji „dysponenta” i „podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) do postanowień art. 3 pkt 19 i 20 dyrektywy 2016/798, przez wprowadzenie jako alternatywnego dla krajowego rejestru pojazdów kolejowych - „europejskiego rejestru pojazdów”.

Konsekwencją wprowadzonej powyżej zmiany jest uchylenie pkt 6e w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

Dokonując implementacji postanowień dyrektywy 2016/798, zauważono również potrzebę zmiany brzmienia definicji „przewoźnika kolejowego”. Brzmienie art. 3 pkt 3 ww. dyrektywy ma na celu wprowadzenie dla przedsiębiorcy uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej obok wymogu posiadania licencji, również wymogu posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa.

Wdrażając treść art. 10 ust. 1 dyrektywy 2016/798 dokonano zmiany brzmienia pkt 18a w art. 4, wprowadzając w miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa – jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

W pkt 18b w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym dokonano zmiany brzmienia istniejącej już w prawodawstwie krajowym definicji „autoryzacja bezpieczeństwa”, dostosowując jej brzmienie do przepisów unijnych, które przewidują objęcie systemem bezpieczeństwa również system sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji.

W celu dostosowania treści prawa krajowego do postanowień dyrektywy 2016/797, uchylono w art. 4 pkt 26a, obejmujący definicję „transeuropejskiego systemu kolei”.

Mając na uwadze konieczność wdrożenia do krajowego porządku prawnego treści Załącznika III dyrektywy 2016/797, w nowym brzmieniu pkt 32 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym „zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei”, konsekwentnie wykreślono wyrazy „w transeuropejskim systemie kolei”.

W projekcie ustawy zaproponowano również zmianę brzmienia pkt 35c w art. 4, mając na uwadze wprowadzenie w prawodawstwie krajowym, obok funkcjonującego już w przypadku pojazdów kolejowych „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji” – „zezwolenia na wprowadzenie do obrotu”.

Uchylenie punktów 36 i 36b wynika ze zmiany „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji” w przypadku pojazdów kolejowych na „zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego”.

Potrzeba dodania w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym pkt 38a wprowadzającego definicję „punkt kompleksowej obsługi” wiąże się z ustanowieniem w projekcie szczegółowych procedur dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2018/763. Nowe brzmienie pkt 39 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu dostosowanie istniejącego już pojęcia „system zarządzania bezpieczeństwem” do wymogów prawa unijnego. W projekcie ustawy zaproponowano również zmianę brzmienia pkt 41 i pkt 42 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym dostosowując pojęcia „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)” oraz „wspólne cele bezpieczeństwa (CST)” do postanowień dyrektywy 2016/798, w celu zapewnienia tym samym rozwoju i doskonalenia bezpieczeństwa systemu kolei.

Brzmienie pkt 47 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym definiuje pojęcie „incydentu”, wdrażając tym samym postanowienia art. 3 pkt 13 dyrektywy 2016/798.

Dodanie niniejszym projektem ustawy pkt 60-65 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu wprowadzenie do słowniczka ustawowego następujących definicji : „nadawca”, „odbiorca”, „załadowca”, „wyładowca”, „napełniający”, „opróżniający”, odpowiadających definicjom z pkt 23-28 art. 3 dyrektywy 2016/798, w celu zdefiniowania podmiotów związanych z przepływem towarów.

Projektowane pkt 66-67 w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym mają na celu wdrożenie pkt 31-32 art. 3 dyrektywy 2016/798 przez dodanie w przepisach krajowych nowych pojęć związanych z działalnością tj. „rodzaj działalności”, „zakres działalności”, odnoszących się do rynku transportu kolejowego.

Zmiana brzmienia wprowadzenia do wyliczenia w ust. 1 w art. 10 ustawy o transporcie kolejowym wynika z zastąpienia dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiej i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, dyrektywą 2016/798. W miejsce funkcjonującego pojęcia „krajowa władza bezpieczeństwa” wprowadzono „krajowy organ ds. bezpieczeństwa”.

Zmiany projektowane w art. 13 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym dostosowują katalog 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.

Dokonując zmiany brzmienia pkt 1 ust. 1a w art. 13 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z obowiązującą siatką pojęciową, z dotychczasowych zadań Prezesa UTK wyodrębniono wydawanie, przedłużanie, zmianę i cofanie świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizację rejestrów tych dokumentów do odrębnego punktu 1a. W nowym brzmieniu pkt 1 pozostawiono wymienione powyżej zadania Prezesa UTK dotyczące jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Modyfikowany pkt 3 ust. 1a w art. 13 wyznacza Prezesa UTK do pełnienia funkcji organu certyfikującego, który zgodnie z brzmieniem art. 2 lit. b rozporządzenia 2019/779, odpowiedzialny jest za certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie lub za certyfikację podmiotu lub organizacji, które realizują funkcje utrzymania, o których mowa w art. 14 ust. 3 lit. b, lit. c lub lit. d dyrektywy 2016/798.

Zmiana brzmienia pkt 4 w ust. 1a ma charakter wynikowy w związku z zastąpieniem w siatce pojęciowej definicji „certyfikat bezpieczeństwa” definicją „jednolity certyfikat bezpieczeństwa”. Jednocześnie sformułowanie „kontrola” zostało zastąpione „nadzorem”.

Zastąpienie w pkt 6 w lit. b świadectw sprawności technicznej dokumentami wynika z konieczności dostosowania brzmienia tego przepisu do projektowanej treści art. 24.

Uchylenie pkt 7a wynika z zaproponowanych zmian w art. 28m w zakresie dodania ust. 5 zakładającego przekazanie (pełnionego do tej pory przez Prezesa UTK) nadzoru nad pracą komisji kolejowych przewodniczącemu PKBWK.

W zakresie projektowanych zmian w ust. 1a, zgodnie z postanowieniami art. 18 ust. 1 dyrektywy 2016/798 rozszerzono dotychczasowe brzmienie pkt 9 o nałożony na Prezesa UTK

obowiązek konsultacji ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w celu rozwijania regulacji bezpieczeństwa.

Zmiana brzmienia pkt 1 i 2 ust. 2 w art. 13 ustawy o transporcie kolejowym znacznie poszerza 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.

Dodany w ust. 2 pkt 2a wprowadza dodatkowe zadanie dla Prezesa UTK jakim jest wydawanie tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci.

Projektowany pkt 2b uprawnia Prezesa UTK do kontroli na terytorium RP zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami. Zmiana brzmienia pkt 7 pozwala Prezesowi UTK na nadawanie, zmianę europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych również w europejskim rejestrze pojazdów (EVR). Tym samym konieczne jest uchylene brzmienia pkt 6.

Zmiana projektowana w art. 13a w ust. 1 ma na celu wyłączenie stosowania niektórych przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego w zakresie postępowań dotyczących spraw związanych z wydawaniem, przedłużaniem i aktualizacją jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, realizowanych za pomocą tzw. punktu kompleksowej obsługi.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wprowadza tzw. punkt kompleksowej obsługi, tj. dedykowany system informatyczny stworzony przez Agencję Kolejową UE dla obsługi wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Projektowany art. 13ab ust.1 wprowadza trzy kategorie spraw prowadzonych przed Prezesem UTK za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. Ust. 2 projektowanego artykułu stanowi, że wnioski w zakresie spraw dotyczących wydawania, aktualizacji lub przedłużania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, wydawania, odnawiania, zmiany i unieważniania

zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu oraz zatwierdzania przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS składa wyznaczony pełnomocnik wnioskodawcy. Ust. 3-4 regulują kwestie zwolnienia wniosku z kwalifikowanego podpisu elektronicznego, dopuszczając jednocześnie możliwość składania kopii. Szczegółowe zadania punktu kompleksowej obsługi w zakresie wymiany korespondencji, składania wyjaśnień, uzupełnienia braków oraz zapoznania się z dokumentacją sprawy zostały zawarte w brzmieniu art. 13ab ust. 5–6. Kwestie zachowania terminu na dokonanie określonych czynności, doręczania decyzji, uzasadnienia decyzji, złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, odwołania od decyzji negatywnej w trybie ponownego rozpatrzenia sprawy regulują ust. 7-10 projektowanego art. 13ab.

Projektowany ust. 11 w art. 13ab wyłącza stosowanie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego w procesie wydawania przez Prezesa UTK na potrzeby Agencji opinii w zakresie spraw dotyczących wydania, aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu oraz zatwierdzenia przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS.

Mając na względzie postanowienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.), projektowany art. 13ac wyznacza Prezesa UTK administratorem danych przetwarzanych za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. Zmiana brzmienia lit. b pkt 2 w ust. 2 w art. 14 utk ma na celu zawężenie sytuacji, w której Prezes UTK w drodze decyzji wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację do przypadku, w którym dalsza eksploatacja pojazdu wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.

W celu zapewniania bezpieczeństwa, w projektowanych w art. 14 ust. 2a-2e reguluje się wprowadzenie przez Prezesa UTK tymczasowych środków bezpieczeństwa obejmujących zawieszenie lub ograniczenie działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa, przy czym projektowana regulacja nakłada na Prezesa UTK obowiązek poinformowania w terminie 7 dni Agencji o zastosowaniu tymczasowych środków

bezpieczeństwa wobec przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez tę Agencję. Projektowane przepisy przewidują również sytuację, w której Agencja może zwrócić się do Prezesa UTK o wycofanie lub modyfikację zastosowanego tymczasowego środka bezpieczeństwa. Projektodawca w zakresie tym przewiduje współpracę w celu wypracowania rozwiązania akceptowalnego przez obie strony. W uzasadnionym przypadku do współpracy tej może dołączyć również przewoźnik kolejowy. W sytuacji, gdy Prezes UTK i Agencja nie dojdą do porozumienia, decyzja Prezesa UTK pozostaje w mocy i podlega natychmiastowej wykonalności.

Projektowane brzmienie art. 14 ust. 3 wprowadza rygor natychmiastowej wykonalności dla decyzji Prezesa UTK wstrzymujących ruch kolejowy lub wprowadzających jego ograniczenia, wyłączających z eksploatacji pojazd kolejowy lub ograniczających jego eksploatację oraz wprowadzających tymczasowe środki bezpieczeństwa.

Mając na uwadze treść art. 17 ust. 10 dyrektywy 2016/798, projektodawca w art. 14 ust. 3a dał Prezesowi UTK możliwość skierowania pisemnego ostrzeżenia do podmiotów, które dokonały naruszenia przepisów kolejnictwa. Wykaz elementów, które zawiera pisemne ostrzeżenie został ujęty w treści projektowanego ust. 3b w art. 14.

Projektowany art. 15 ust. 1b, mając na celu wdrożenie art. 18 ust. 2 dyrektywy 2016/798 daje Agencji takie same prawa wobec przedsiębiorstw kolejowych przy wykonywaniu zadań certyfikacyjnych, jakie posiada w zakresie swoich kompetencji Prezes UTK i upoważnione przez niego osoby, zgodnie z art. 15 ust. 1 utk.

W dodawanym niniejszym projektem art. 15aa w ust. 1 nakłada się na Prezesa UTK obowiązek współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru, zaś ust. 2 w celu zapewnienia okresowego nadzoru i kontroli stwarza możliwość opracowania wraz z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich wspólnego planu nadzoru, co może być uregulowane na mocy porozumień określających zasady współpracy. Dodatkowo wprowadzany jest także wymóg udziału Prezesa UTK w pracach w sieci krajowych organów ds. bezpieczeństwa ustanowionej przez Agencję.

Dodawany art. 15ab wprowadza obowiązek współpracy Prezesa UTK z Agencją w szczególności w zakresie wykonywania zadań dotyczących certyfikacji, wydawania, odnawiania, zmiany i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu

pojazdu kolejowego do obrotu, monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei, wymiany informacji w zakresie nadzoru przewoźników kolejowych certyfikowanych przez Agencję, jak również koordynowania działań nadzorczych przewoźnika kolejowego działającego na terytorium RP i innych państw członkowskich. W celu realizacji ww. zadań, Prezes UTK zawiera z Agencją porozumienie. Implementacja dyrektywy 2016/797 i 2016/798 pociąga za sobą konieczność modyfikacji art. 16 określającego maksymalną wysokość opłat pobieranych przez Prezesa UTK za poszczególne czynności. Chociaż obydwie dyrektywy nie zawierają przepisów wprost regulujących wysokość pobieranych opłat przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa za poszczególne czynności, to konieczność modyfikacji wynika przede wszystkim ze zmian nazw niektórych dokumentów, za wydanie których pobierane są opłaty (np. certyfikat bezpieczeństwa został zastąpiony przez jednolity certyfikat bezpieczeństwa). Przy okazji modyfikacji przepisów art. 16 zrezygnowano z podawania maksymalnych wysokości opłat w EURO na rzecz złotych (PLN). Należy również mieć na uwadze, że zgodnie z projektowanymi przepisami, ostateczna wysokość poszczególnych opłat zostanie określona w przepisach wykonawczych.

Dodany w art. 17 ust. 1ba wskazuje zarządców i przewoźników kolejowych jako podmioty zapewniające zachowanie bezpieczeństwa w systemie kolejowym, podejmując przy tym działania mające na celu jego poprawę m.in. poprzez wdrażanie metod wyceny i oceny ryzyka, o których mowa w przepisach dotyczących wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), przestrzeganie przepisów, wprowadzenie i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem, umowne zobowiązanie podmiotów współpracujących z przewoźnikami i zarządcami do wdrażania środków kontroli ryzyka, podejmowanie środków naprawczych w razie stwierdzenia nieprawidłowości.

Projektowany ust. 1bb, w celu zapewnienia bezpieczeństwa systemu kolejowego, nakłada na szeroki krąg podmiotów obowiązek wdrażania niezbędnych środków kontroli ryzyka, zapewnienia że dostarczane podsystemy i sprzęt spełniają warunki bezpieczeństwa, podejmowania środków naprawczych w celu wyeliminowania zagrożeń oraz informowania o zagrożeniach bezpieczeństwa inne zainteresowane podmioty. Należy mieć na uwadze, że projektowany ust. 1bb zastępuje uchylany ust. 1a.

Cechą wspólną wprowadzanych wymagań jest położenie szczególnego nacisku na wdrażanie przez podmioty niezbędnych środków kontroli ryzyka, stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, wzajemną wymianę informacji i podejmowanie środków naprawczych w

razie stwierdzenia nieprawidłowości. Nowością jest także konieczność umownego zobowiązania podmiotów współpracujących z przewoźnikami i zarządcami do wdrażania środków kontroli ryzyka.

Warto zwrócić także uwagę, że wymagania określone w ust. 1bb dotyczą szerokiego kręgu podmiotów – oprócz producentów czy dostawców usług, są to także nowe podmioty obejmowane przepisami ustawy, tj. wyładowcy, załadowcy, opróżniający, napełniający, a także przewoźnicy. Jak wspomniano wcześniej rozszerzenie kręgu podmiotów zobowiązanych do wymiany informacji czy podejmowania niezbędnych środków kontroli ma zapewnić bezpieczeństwo coraz popularniejszych przewozów intermodalnych, w których oprócz kolei uczestniczą również inne gałęzie transportu.

W celu zapewnienia przepływu informacji między przewoźnikami kolejowymi przekazującymi sobie wagony, projektowany w art. 17 ust. 1e szczegółowo określa zakres przekazywanych danych, mających związek z bezpieczną eksploatacją wagonów.

Projektowana w art. 17a ust.1 zmiana ma na celu dostosowanie do nowej siatki pojęciowej, wprowadzając jednocześnie obok istniejącego już dla zarządców i przewoźników kolejowych obowiązku tworzenia systemów zarządzania bezpieczeństwem, również ich stosowanie w oparciu o istniejące przepisy krajowe w dziedzinie bezpieczeństwa i interoperacyjności. W ust. 2 poszerzono znacznie katalog wymagań, jakie powinny spełniać udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem. Mając na uwadze wprowadzoną siatkę pojęciową, w projektowanym pkt 1, systemy zarządzania bezpieczeństwem muszą spełniać wymagania dostosowane do rodzaju, zakresu i obszaru działalności oraz do innych jej warunków. Muszą niewątpliwie regulować również kwestie rozkładu odpowiedzialności, kontroli kierownictwa, nadzoru nad wszystkimi ryzykami związanymi z prowadzoną działalnością nie zapominając jednocześnie o ciągłym doskonaleniu systemu i wdrażaniu środków kontroli ryzyka.

Ust. 3 określa podstawowe elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem. Obok polityki bezpieczeństwa zatwierdzonej przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego, a następnie przekazanej wszystkim zatrudnionym osobom, wskazano również procedury, wzory dokumentacji, przyjęte plany działania, alarmowania i informowania, ustalenia, postanowienia oraz programy szkolenia personelu i systemów.

Mając na względzie rozwój bezpieczeństwa systemu kolei, projektodawca w ust. 4 wprowadza udostępnianie osobom zatrudnionym nie rzadziej niż raz na trzy miesiące wykazu przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem.

Ust. 5 i 6 wskazuje na kryteria, w oparciu o które tworzony jest system zarządzania bezpieczeństwem, przy jednoczesnym uwzględnieniu skutków działań różnych przewoźników kolejowych na sieci oraz zapewnieniu wszystkim przewoźnikom kolejowym możliwości działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami określonymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa.

W dodawanym niniejszym projektem art. 17aa nałożono na przewoźnika kolejowego obowiązek 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.

W dodawanym art. 17ab projektowane brzmienie ust. 1 i 2 dotyczy zmiany terminu przedstawienia Prezesowi UTK sporządzanych przez zarządców i przewoźników kolejowych raportów w sprawie bezpieczeństwa, których treść poszerzono o informacje w zakresie realizacji krajowych planów bezpieczeństwa oraz sprawozdanie ze stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

Ust. 3 wprowadza dodatkowe informacje, które wchodzi w skład rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa sporządzanego przez Prezesa UTK, uwzględniając m.in. krajowy plan bezpieczeństwa określający działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST) oraz informacje w zakresie jego realizacji,

Projektowane brzmienie art. 17ac zawiera delegację ustawową w zakresie wydania przez ministra do spraw transportu rozporządzenia w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), sposobu ich obliczania i zestawiania.

Zmiana brzmienia ust. 1, 2 i 4 w art. 17e ma na celu dostosowanie brzmienia przepisów do wprowadzonej siatki pojęciowej. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 4 pkt 18a wprowadzono definicję „jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa”.

Ust. 5 (dotyczący możliwości objęcia certyfikatem bocznic kolejowych) i 6 (dotyczący możliwości uzyskania jednego świadectwa bezpieczeństwa zamiast dwóch w określonych okolicznościach) są uchylane w tym artykule, jednak zostały one przeniesione do innych przepisów, bardziej związanych tematycznie z regulowanym zagadnieniem (tj. art. 18b ust. 8 i art. 19 ust. 3a).

Projektowane brzmienie art. 18a ust. 1 określa 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 ust. 2 wprowadza dodatkowo konieczność dokonania oceny wniosku przez Prezesa UTK, zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/762.

W art. 18a dodano ust. 3a–3c regulujące kwestie kompetencji Prezesa UTK, procedury i terminów w zakresie wydania, przedłużenia, aktualizacji, ograniczenia lub cofnięcia autoryzacji bezpieczeństwa.

Zmiany dokonane w art. 18a ust. 4 wynikają z konieczności dostosowania słowniczka ustawowego do siatki pojęciowej unijnych przepisów. Zgodnie z proponowanym brzmieniem ust. 4 posiadacz autoryzacji bezpieczeństwa bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK w przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemie „infrastruktura”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” lub „energia” lub w zasadach ich eksploatacji lub utrzymania. Nowe brzmienie ust. 5 wprowadza dodatkową przesłankę aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa, jaką jest konieczność dokonania zmian w treści autoryzacji, wprowadzając jednocześnie aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury.

Zaproponowane brzmienie ust. 6 w art. 18a wprowadza w zakresie kompetencji Prezesa UTK możliwość zwrócenia się do zarządcy o aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa. Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem przepisów, Prezes UTK mógł żądać od zarządcy wystąpienia o zmianę autoryzacji bezpieczeństwa. W zmienianym ustępie dokonano również zmiany pkt 2, wskazującego na sytuację, w której autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie posiadania autoryzacji bezpieczeństwa. W dotychczasowym brzmieniu, Prezes UTK mógł cofnąć autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji. Obecnie projektodawca przewiduje również możliwość ograniczenia autoryzacji bezpieczeństwa.

Nowe brzmienie art. 18b ust. 1 i 2 reguluje przesłanki i sposób składania wniosku o wydanie „jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa”, który przed projektowanymi zmianami funkcjonował w słowniczku ustawowym jako „certyfikat bezpieczeństwa”. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 18b ust. 1, przewoźnik kolejowy składa za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi wnioski o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. W zależności od tego, czy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej czy również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej, przewoźnik kolejowy składa wniosek do Agencji albo Prezesa UTK. Ust. 3 i 4 odnosi się do treści składanego przez przewoźnika kolejowego wniosku i dołączanej do niego dokumentacji. Ust. 5 wskazuje, że przed wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w przypadku przewoźników kolejowych prowadzących ruch do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, jeżeli stacje te są położone w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, Prezes UTK konsultuje wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, jeżeli zasady wymiany ruchu transgranicznego nie zostały wcześniej określone w porozumieniu transgranicznym między państwami członkowskimi lub krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Projektowane brzmienie ust. 6 i 7 odnosi się do okresu ważności jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, jak również uregulowanych w nim kwestii rodzaju, zakresu i obszaru prowadzonej przez przewoźnika kolejowego działalności. Zgodnie z ust. 8 w przypadku przewoźników kolejowych prowadzących ruch do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Prezesa UTK jest ważny na tym obszarze bez konieczności rozszerzania obszaru działalności. Dodanie w art. 18b ust. 9 daje przewoźnikowi kolejowemu możliwość objęcia jednolitym certyfikatem kolejowym bocznic kolejowych, co zastąpiło brzmienie art. 17e ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym.

W związku z projektowanym brzmieniem art. 18b ust. 1, pojawiła się konieczność uregulowania szczegółowej procedury postępowania z wnioskiem o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa złożonym do Agencji lub do Prezesa UTK. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 18ba, Prezes UTK dokonuje oceny złożonej przez przewoźnika kolejowego dokumentacji, którą następnie przedkłada Agencji. Projektodawca przewiduje również możliwość współpracy Prezesa UTK z Agencją, a nawet z

przewoźnikiem kolejowym, na wypadek gdyby Agencja nie zgadzała się z oceną Prezesa UTK. Jeżeli okaże się, że niestety nie jest możliwe osiągnięcie wspólnego stanowiska, Prezes UTK może wystąpić z wnioskiem o arbitraż do Rady Odwoławczej.

Zgodnie z brzmieniem art. 18bb ust. 1, Prezes UTK w terminie miesiąca od dnia złożenia przez przewoźnika kolejowego wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że złożona dokumentacja jest kompletna lub wzywa do jej uzupełnienia. Projektowane brzmienie ust. 2 wprowadza czteromiesięczny termin na podjęcie przez Prezesa UTK decyzji w sprawie ww. wniosku. Termin ten liczy się od chwili otrzymania od wnioskodawcy kompletnego wniosku. W art. 18bb ust. 3 nałożono na Prezesa UTK obowiązek każdorazowego zgłaszania Agencji - wydania, przedłużenia, aktualizacji, ograniczenia lub cofnięcia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, wskazując przy tym szczegółowo, co powinno zawierać takie zgłoszenie

Projektowane brzmienie art. 18bc ust. 1-2 reguluje kwestie aktualizacji wydanych przez Prezesa UTK jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, wskazując przy tym na przesłanki aktualizacji. Propozycja brzmienia ust. 3-4 daje możliwość przedłużania na wniosek przewoźnika kolejowego wydanych przez Prezesa UTK jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa na okres 5 lat. Przy podejmowania decyzji, Prezes UTK sięga po informacje uzyskane przy czynnościach nadzorczych. Ust. 5 wskazuje, które przepisy ustawy stosuje się odpowiednio do postępowań dotyczących aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Brzmienie art. 18bd ust. 1 nakłada na przewoźnika kolejowego obowiązek poinformowania Prezesa UTK z co najmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem o planowanym rozpoczęciu przewozów na zmienionych warunkach dotyczących rodzaju i zakresu działalności, wdrażając tym samym postanowienie art. 17 ust. 2 dyrektywy 2016/798, który zgodnie z opinią Komisji Europejskiej należy czytać łącznie z art. 10 ust. 2 ww. dyrektywy. Ponadto przewoźnik kolejowy, zgodnie z brzmieniem ust. 2 ma obowiązek poinformowania Prezesa UTK w terminie 7 dni o znaczących zmianach informacji dotyczących liczby zatrudnionych osób lub typów użytkowanych pojazdów.

Art. 18be dotyczy zasad sprawowania przez Prezesa UTK nadzoru nad działalnością przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Wykonując te zadania Prezes UTK stosuje wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w zakresie monitorowania i ocenia zarówno

system zarządzania bezpieczeństwem jako całość, jak i jego poszczególne elementy, a także stosowanie przez podmiot odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 17 ust.1 dyrektywy 2016/798, dodany art. 18be reguluje kwestie nadzoru Prezesa UTK nad stosowaniem przez zarządców i przewoźników kolejowych systemu zarządzania bezpieczeństwem. Uwzględniając zasady określone w odpowiedniej wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa (CSM), Prezes UTK w zakresie sprawowanego nadzoru przeprowadza kontrole i audyty, których cele szczegółowe zostały wskazane w pkt 1-3 ust. 2 omawianego artykułu. Istotnym jest, że w procesie sprawowanego nadzoru, Prezes UTK wykorzystuje dokumentację zgromadzoną podczas wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Może również wziąć pod uwagę wyniki w zakresie bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, a w odpowiednich przypadkach - ośrodków szkoleniowych w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei. Dodany art. 18be ust. 4 stanowi, że w przypadku podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), nadzór, o którym mowa powyżej przeprowadza się w celu zapewnienia stosowania przez te podmioty odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

Projektowany art. 18bf, zgodnie z brzmieniem art. 17 ust. 5 dyrektywy 2016/798, daje Prezesowi UTK możliwość wystąpienia do Agencji o ograniczenie lub cofnięcie wydanego przez nią jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Dzieje się tak w przypadku, gdy przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa albo zastosowano wobec niego na okres powyżej 3 miesięcy tymczasowy środek bezpieczeństwa.

Projektodawca przewidział również sytuację, w której przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa przez Prezesa UTK, o czym mówi ust. 3 projektowanego art. 18bf. Wówczas Prezes UTK może ograniczyć albo cofnąć wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

Projekt w zakresie zmienianego brzmienia art. 18c, nakłada na Prezesa UTK obowiązek opublikowania w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego przewodnika dotyczącego wydawania, aktualizacji i przedłużania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa. Przewodnik ten ma na celu wskazanie wnioskodawcom dokumentów wymaganych do złożenia wraz z wnioskiem.

Projektowana zmiana w art. 18d ust. 1 ma na celu dostosowanie brzmienia przepisu do wprowadzonego niniejszym projektem pojęcia „jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa”.

Przewiduje się uchylenie art.18e i 18f. Przepisy te zawierały delegację dla ministra właściwego ds. transportu do wydania określonych rozporządzeń, które jednak nie znajdują już zastosowania w nowych uwarunkowaniach prawnych.

W ramach projektu proponowane jest uproszczenie zasad uzyskiwania świadectw bezpieczeństwa dla użytkowników bocznic kolejowych. Najważniejszą zmianą jest rezygnacja z przedkładania całego regulaminu pracy bocznic kolejowej na rzecz przedstawiania jedynie strony zawierającej uzgodnienie stycznych zarządców infrastruktury. Zmiana ta jest związana z przekazywaniem odpowiedzialności za bezpieczeństwo funkcjonowania na rzecz podmiotów rynku kolejowego, które będą w pełni odpowiedzialne za jakość stosowanych regulaminów i bezpieczeństwo przyjętych w nich rozwiązań.

Od wnioskodawców będzie jednak wymagane przedłożenie planu schematycznego bocznic kolejowej, a także statutu sieci kolejowej, o której mowa w art. 5 ust. 2a ustawy, w celu zweryfikowania zakresu posiadanej infrastruktury i statusów nadanych poszczególnym drogom kolejowym w nią wchodzącym.

Projektowane brzmienie art. 19 ust. 3b wprowadza możliwość uzyskania przez przedsiębiorcę łączącego funkcję zarządcy innego niż użytkownik bocznic kolejowej oraz przewoźnika kolejowego, pod warunkiem spełnienia przez nich określonych wymagań. Istotną zmianą w obrębie art. 19, sygnalizowaną już przy okazji omawiania kwestii autoryzacji bezpieczeństwa, jest zmiana delegacji do wydania rozporządzenia w ust. 4. Delegacja ta i wydane na jej podstawie rozporządzenie wymaga zmiany z uwagi na konieczność wyeliminowania z zakresu rozporządzenia przepisów dotyczących certyfikatów bezpieczeństwa. Warto bowiem zauważyć, że wszystkie szczegóły proceduralne dotyczące trybu wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa są już uregulowane w rozporządzeniu (UE) 2018/763, a także zaimplementowane w punkcie kompleksowej obsługi. Nie ma zatem już uzasadnienia dla regulowania żadnych zagadnień w tym obszarze w ramach rozporządzenia na poziomie krajowym.

Podobna sytuacja nie ma jednak miejsca w odniesieniu do świadectw i autoryzacji bezpieczeństwa. Obecnie żadne przepisy nie określają wzoru wniosków o ich wydanie czy samego kształtu wydawanego dokumentu. Zasadne jednak zatem jest rozszerzenie

delegacji do wydania rozporządzenia w art. 19 ust. 4 właśnie o te aspekty. Omawiając kwestię autoryzacji bezpieczeństwa warto także zwrócić uwagę na pojawiające się w art. 19 uregulowanie umożliwiające ministrowi właściwemu ds. transportu wydanie rozporządzenia określającego wzór autoryzacji bezpieczeństwa, a także wniosku o jej wydanie. Dotychczas kwestie te nie były regulowane przepisami, co wzbudzało kontrowersje dotyczące informacji zawieranych we wnioskach czy umieszczanych w dokumencie autoryzacji. Rozporządzenie to będzie wydawane z uwzględnieniem zalecenia Komisji (UE) 2019/780 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie praktycznych zasad wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zarządców infrastruktury (Dz. Urz. UE L 139I z 27.05.2019., str. 390).

Zmiany wprowadzone w art. 23a ust. 1 i 2 stanowią uzupełnienie 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. Ponadto, w pkt 4 w ust. 1 i pkt 1 i 2 ust. 4 tego artykułu odtąd będą dotyczyć europejskiego rejestru pojazdów (EVR), a nie jak dotychczas, krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

Nowe brzmienie art. 23b ust. 1 uwzględnia brzmienie art. 21 ust. 1 dyrektywy 2016/797, którego treść wprowadza zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez Agencję lub Prezesa UTK.

W art. 23b ust. 2-5 regulują kwestie podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, określenia w ww. wniosku obszaru użytkowania pojazdu kolejowego, procedurę jego składania, jak również samego wydania zezwolenia na dopuszczenie do obrotu lub decyzji odmownej.

Ust. 6-9 w art. 23b przyznaje Prezesowi UTK kompetencje w zakresie oceny kompletności i spójności dokumentacji przesłanej do Agencji w sprawie wniosku o wprowadzenie pojazdu do obrotu, a w razie wątpliwości dopuszcza możliwość przeprowadzenia w odpowiednim czasie testów na sieci kolejowej, na czas których projektodawca przyznaje Prezesowi UTK kompetencje wydania tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu.

Projektowany ust. 10 dostosowuje brzmienie krajowych przepisów do postanowień art. 21 ust. 6 dyrektywy 2016/797 ustalając dla Agencji miesięczny termin na potwierdzenie

kompletności wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub w razie jego braków – wezwania do uzupełnienia złożonej do Agencji dokumentacji, a ponadto regulują kwestie terminu wydania decyzji o wprowadzeniu pojazdu do obrotu lub o odmowie wprowadzenia pojazdu do obrotu.

Nowe brzmienie ust. 11 odsyła do stosowania projektowanych przepisów art. 23b ust. 1-10, po uprzednim uzyskaniu stosownego odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, w sytuacji gdy zgodnie z brzmieniem art. 25f grupa podmiotów może wystąpić w określonych przypadkach do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa.

Ust. 12 reguluje, co powinno być wskazane w zezwoleniu na wprowadzeniu pojazdu do obrotu. Dodatkowo projektodawca w ust. 16 przewiduje, że wydane zezwolenie może również obejmować stacje przygraniczne sąsiednich państw członkowskich Unii Europejskiej. Wprowadzona regulacja pozwala uniknąć konieczności rozszerzania obszaru użytkowania pojazdu, jednakże jest to dopuszczalne tylko po uprzednim zawarciu porozumienia Prezesa UTK z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa sąsiednich państw członkowskich UE lub w przypadku zawarcia umów międzynarodowych w sprawie ruchu transgranicznego.

Art. 23b ust. 13-16 stanowią uzupełnienie przepisów prawa krajowego dotyczących zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, wdrażając tym samym postanowienia art. 21 ust. 10 i 11 dyrektywy 2016/797. Projektodawca mając na uwadze ochronę interesów wnioskodawcy, który otrzymał odmowną odpowiedź na złożony wniosek o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, przewidział możliwość ponownego rozpatrzenia sprawy przez organ, który wydał decyzję odmowną, z ostateczną możliwością odwołania do Rady Odwoławczej.

Uchyła się art. 23c.

Propozycja nowego art. 23ca reguluje 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, zgodnie z brzmieniem ust. 4 art. 23c 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, w ust. 2 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.

Brzmienie art. 23d ust. 1 i 2 ma na celu wdrożenie postanowień art. 24 ust. 1 i 2 dyrektywy 2016/797, ustanawiając dla zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta, wykonawcy modernizacji albo importera możliwość wystąpienia z wnioskiem o wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego. Modyfikowany art. 23d w wprowadza w ust. 2 możliwość jednoczesnego złożenia wniosku o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego wraz z wnioskiem o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu, jeżeli odnosi się on do tego samego obszaru użytkowania. Wprowadzenie do obrotu kolejnych pojazdów kolejowych zgodnych z wprowadzonym do obrotu typem pojazdu kolejowego, o którym mowa w projektowanym art. 23d ust. 3 następuje w oparciu o deklarację zgodności z typem wystawionej przez wnioskodawcę, zgodnie z brzmieniem art. 25 ust. 1 dyrektywy 2016/797. Deklaracja ta jest przygotowywana zgodnie z procedurami weryfikacji odpowiednich TSI, zaś w przypadku braku możliwości zastosowania TSI – zgodnie z procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B+D, B+F oraz H1 określonych w decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu. Ust. 6 projektowanego art. 23d nakłada na Prezesa UTK obowiązek poinformowania Agencji o wydanym zezwoleniu na wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego. Informacja ta ma na celu zarejestrowanie przez Agencję typu pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Wdrażając postanowienie art. 24 ust. 3 dyrektywy 2016/797, w brzmieniu art. 23d ust. 7 ustanowiono, że Agencja lub w stosownym przypadku Prezes UTK, może nakazać odnowienie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego. Wprowadzona regulacja wynika ze zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Odnowienie zezwolenia nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń na wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego, wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia.

Zmiany projektowane w art. 23e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym dostosowują, do postanowień dyrektywy 2016/797, katalog dokumentów wymaganych przy składaniu

wniosku o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego. Katalog ten zostanie uzupełniony o dowody mające potwierdzić bezpieczną integrację podsystemów ruchomych z których składa się pojazd, oraz zgodność pojazdu z siecią w obszarze jego użytkowania, a także certyfikat weryfikacji podsystemu potwierdzający zgodność techniczną między pojazdem kolejowym za siecią kolejową we wnioskowanym obszarze użytkowania, wraz z towarzyszącą temu certyfikatowi dokumentacją techniczną, która została zebrana przez jednostkę wyznaczoną. Zarówno w przypadku bezpiecznej integracji, jak i zgodności z siecią, potwierdzenie to odbywa się w oparciu o nie tylko o odpowiednie TSI, ale także w określonych przypadkach, o przepisy prawa krajowego, jak również o wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM), stosowane do art. 6 dyrektywy 2016/798. Ponadto w przypadku potwierdzenia zgodności pojazdu z siecią, zgodność tą potwierdza się również w oparciu o rejestry infrastruktury.

Jednocześnie uchyla się art. 23f ustawy o transporcie kolejowym i dodaje się nowy art. 23fa, określającym tryb postępowania w przypadku stwierdzenia podczas eksploatacji pojazdu kolejowego, że pojazd ten lub typ pojazdu, nie spełniają jednego z mających zastosowanie wymagań zasadniczych, bądź gdy pojazd jest używany niezgodnie z przeznaczeniem. Jeśli pojazd lub typ pojazdu nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe powinny przyjąć niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu (pojazdów). Ponadto jeśli ta niezgodność prowadzi do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa, krajowe organy ds. bezpieczeństwa odpowiedzialne za nadzór nad poruszaniem się pojazdu, mogą przyjąć niezbędne tymczasowe środki bezpieczeństwa, w tym, niezwłoczne ograniczenie lub zawieszenie odnośnej eksploatacji. Jeśli wspomniane środki naprawcze są niewystarczające, krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencja, mają możliwość unieważnienia lub zmiany zezwolenia. W tym kontekście, poważne zagrożenie bezpieczeństwa, należy rozumieć jako poważne nieprzestrzeganie obowiązków prawnych lub wymogów dotyczących bezpieczeństwa, które samo w sobie lub w ramach sekwencji zdarzeń, może spowodować wypadek lub poważny wypadek. Proces unieważniania jest poparty odpowiednią wymianą informacji między Agencją, a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, w tym – wykorzystaniem rejestrów. Agencja lub Prezes UTK, zgodnie z projektowanym brzmieniem ust. 7 zmieniają w drodze decyzji zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu, w sytuacji gdy niezgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczy części użytkowania pojazdu kolejowego lub typu pojazdu oraz miała już miejsce w momencie wydawania stosownych zezwoleń.

Nowe brzmienie art. 23f jest dostosowaniem treści prawa krajowego do przepisów art. 26 dyrektywy 2016/798 i ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa systemu kolei Unii.

Uchylenie niniejszym projektem art. 23g związane jest z nowym brzmieniem ust. 1 w art. 23e. Dotychczasowe przepisy art. 23g odnosiły się do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego uprzednio dopuszczonego do eksploatacji na terytorium Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, tymczasem dyrektywa 2016/797 nie przewiduje już podziału pojazdów kolejowych na zgodne z TSI i niezgodne z TSI. Ponadto dopuszczenie do eksploatacji zostało zastąpione wprowadzeniem do obrotu.

Zmiany w art. 23h modyfikują przepis w zakresie zamiany krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) na europejski rejestr pojazdów (EVR). Projektowane zmiany ust. 1-3 w art. 23i, określają przypadki, które wymagają wydania nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu po odnowie i modernizacji oraz przy rozszerzeniu obszaru użytkowania tego pojazdu kolejowego. W art. 23i dostosowuje się przepisy ustawy z o transporcie kolejowym do wytycznych dyrektywy 2016/797, zgodnie z którą, to TSI określają, kiedy modernizacja i odnowienie infrastruktury i pojazdów wymagają nowego zezwolenia, co zostało przewidziane w zmienianym niniejszym projektem ustawy art. 23i ust. 1 pkt 3. Dodatkowo w zmienianym art. 23i ust.1 pkt 1 i 2, określa się przypadki szczególne, w których wydaje się nowe zezwolenie. Powyższe dotyczy sytuacji gdy podczas prac przekroczono akceptowalne wartości parametrów określonych w TSI albo gdy przewiduje się, że prace związane z modernizacją lub odnową mogą negatywnie wpływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu.

Modyfikowany art. 23j tworzy warunki do stosowania przez Prezesa UTK przepisów rozporządzenia 2019/779, rozszerzającego zakres obowiązku certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM). Przepis ten uwzględnia także w tym zakresie zmodyfikowane wymagania dyrektywy 2016/798 dotyczące roli i obowiązków ECM (ust. 2, 4 i 5), funkcji w ramach systemu utrzymania (ust. 3) i wymagań wobec tego systemu (ust. 6). Wprowadzana jest także podstawa prawna do działania Prezesa UTK jako organu certyfikującego w oparciu o przepisy rozporządzenia 2019/779 (art. 13 ustawy, a także art. 23j ust. 7-9). Bez istotnych zmian pozostają dotychczasowe uregulowania dotyczące ważności certyfikatów wydanych w innych krajach (ust. 11), wykonywania zadań ECM przez przewoźników kolejowych lub zarządców infrastruktury w określonych

przypadkach (ust. 12), terminów ważności certyfikatów (ust. 13) czy wpisywania informacji o funkcji ECM do jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Wprowadzany jest dodatkowo przepis zobowiązujący Prezesa UTK do sprawowania nadzoru nad certyfikowanymi ECM (ust. 15).

Dodawany niniejszym projektem ustawy art. 23k w ustawie o transporcie kolejowym stanowi uzupełnienie przepisów prawa krajowego dotyczących procedur kontroli przewidzianych przed wprowadzeniem pojazdu kolejowego do obrotu. Zgodnie z art. 23 dyrektywy 2016/797, nowy art. 23k, określa działania podmiotów zaangażowanych (tj. przewoźnika i zarządcy infrastruktury), w odniesieniu do bezpiecznej eksploatacji pojazdu kolejowego przed rozpoczęciem użytkowania tego pojazdu.

W kontekście rozszerzenia certyfikacji ECM istotną zmianą jest propozycja modyfikacji art. 24, dotycząca zastąpienia dotychczasowych świadectw sprawności technicznej dla pojazdów kolejowych, dokumentem wydawanym przez ECM. Dotychczas system ten funkcjonował tylko w odniesieniu do wagonów towarowych, jednak zważywszy na projektowane zmiany i propozycje dodania nowych przepisów, analogiczne zmiany powinny zostać wprowadzone także w odniesieniu do pozostałych pojazdów. Powoduje to de facto odwrócenie dotychczasowej sytuacji, gdy normą było świadectwo sprawności technicznej, a wyjątkiem, dokument wydany przez ECM. Aby uwzględnić zmienioną sytuację, analogiczna zmiana jest wprowadzana do ustawy, tj. dokumentem umożliwiającym rozpoczęcie użytkowania pojazdu kolejowego, będzie dokument wydawany przez ECM, a wyjątkiem od tej reguły, będą świadectwa sprawności technicznej wystawiane nadal w przypadku pojazdów dla których nie ma obowiązku przypisania ECM. Warto także wspomnieć, iż w stosunku do dotychczasowego brzmienia ustawy, zmodyfikowano rodzaj dokumentu wystawianego przez ECM, który zastępuje świadectwo sprawności technicznej. Dokumentem tym będzie przywrócenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia 2019/779. W odróżnieniu od funkcjonującego obecnie dokumentu „dopuszczenia do użytkowania” – „przywrócenie do eksploatacji” jest dokumentem ostatecznie kończącym proces utrzymania pojazdu. Z tego względu jego ujęcie w proponowanym artykule jest zasadne.

Dodawany ust. 4 w art. 25a ujednotacza wymagania systemu interoperacyjności na kolei jakie nakłada na państwa członkowskie dyrektywa 2016/797, określająca, konieczne do spełnienia zasadnicze wymagania interoperacyjności systemu kolei. Przepis ten wprowadza normę,

zgodnie z którą, „podsystemy strukturalne” uznaje się za spełniające zasadnicze wymagania interoperacyjności systemu kolei, jeżeli są objęte:

1) deklaracją weryfikacji WE potwierdzającą zgodność podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnianie wymagań zawartych w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej, w tym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI) oraz w przepisach krajowych, lub

2) deklaracją weryfikacji potwierdzającą zgodność podsystemu i spełnianie wymagań zawartych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei. Powyższe stanowi uzupełnienie wdrożenia art. 13 ust. 1 dyrektywy 2016/797 do krajowego porządku prawnego.

Zmiany w art. 25cb ustawy o transporcie kolejowym dotyczą dostosowania prawa krajowego do wdrażanej dyrektywy 2016/797 w zakresie procedur sporządzania deklaracji weryfikacji WE (art. 15).

Ust. 4 otrzymał nowe brzmienie w związku z wykreśleniem dotychczasowej części wspólnej zgodnie z którą jednostka notyfikowana przeprowadza weryfikację WE podsystemu na podstawie informacji zawartych w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. W związku z obowiązkiem przyjęcia przez państwo członkowskie niezbędnych środków, celem ograniczenia obszaru stosowania, zakazania wykorzystania, wycofania z rynku lub odzyskania składnika interoperacyjności, objętego deklaracją zgodności WE lub przydatności do stosowania i wprowadzonego do obrotu, który najprawdopodobniej nie spełni zasadniczych wymagań, niezbędnym jest implementowanie do systemu prawa krajowego art. 11 ust. 1 dyrektywy 2016/797. Przepis ten nakłada na państwa członkowskie obowiązek niezwłocznego powiadomienia Komisji Europejskiej, Agencji i państw członkowskich Unii Europejskiej o zastosowanych środkach, podając powody swojej decyzji, i stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana m.in. niemożnością spełnienia zasadniczych wymagań, nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeśli zastosowano takie wymagania czy nieadekwatnością specyfikacji europejskich. W związku z powyższym w projekcie ustawy zaproponowano, zmianę wprowadzenia do wyliczenia w art. 25cc w ust. 13. Dotychczas Prezes UTK informował o tym fakcie jedynie Komisję Europejską, natomiast zaproponowana zmiana brzmienia ust. 13 w art. 25cc, dostosowuje przepisy prawa krajowego, przez rozszerzenie

kręgu adresatów zawiadomienia o Agencję oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.

W celu zapewnienia, odróżnienia przepisów prawa krajowego ściśle związanych z istniejącymi systemami, od przepisów koniecznych do uregulowania punktów otwartych w TSI, oraz w celu stopniowej eliminacji z porządku prawnego przepisów dotyczące punktów otwartych w TSI poprzez ich sukcesywne zamykanie, ust. 1 w art. 25d uzupełniono o przypadki wskazane w dyrektywie 2016/797, w których zastosowanie mają przepisy krajowe. W związku z tym, Prezes UTK, jako organ właściwy w sprawach zapewnienia spójności systemu kolejowego, uzyskał kompetencje do publikacji listy obowiązujących krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych. Dotychczas obowiązek ten realizował minister właściwy do spraw transportu, którego zgodnie z niniejszym projektem ustawy, zastąpi w tym zakresie Prezes UTK, co dopuszcza art. 13 dyrektywy 2016/797. W pkt 1-7 tego ustępu wskazano enumeratywnie przypadki, których zaistnienie przesądza o obowiązku publikacji przez Prezesa UTK listy o której mowa powyżej. Zmiana brzmienia ust. 2 w art. 25d zakłada aktualizację przez Prezesa UTK listy, o której mowa w zmienianym ust. 1 w art. 25d oraz nakłada na ten organ obowiązek przekazania jej Komisji Europejskiej oraz Agencji w każdym przypadku gdy: zmianie uległa lista krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych, po zgłoszeniu nowych wniosków o odstępstwo, o którym mowa w art. 25f, po publikacji TSI lub gdy zakres i przedmiot krajowych przepisów technicznych lub dokumentów normalizacyjnych pokrywa się z nowowydaną lub zmienioną TSI. Przekazanie i aktualizacja odbywa się za pomocą systemu informatycznego zgodnie z wymaganiami art. 27 rozporządzenia 2016/796. Lista obowiązujących krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu jest publikowana przez Prezesa UTK w Biuletynie Informacji Publicznej, na stornie podmiotowej Prezesa UTK.

W obecnie obowiązującej ustawie o transporcie kolejowym, obowiązek przekazywania Komisji Europejskiej krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych, wypełnia minister właściwy do spraw transportu, który może upoważnić do tej czynności Prezesa UTK. Niniejszy projekt, ponadto uzupełnia krąg odbiorców listy o której mowa w ust. 1 zmienianego art. 25d o Agencję, o czym mowa w art. 14 ust. 1 dyrektywy 2016/797, co skorelowane jest z wejściem w życie postanowień rozporządzenia 2016/796. Dyrektywa 2016/797 nie rezygnuje ze zwolnienia państwa członkowskiego z obowiązku przekazywania informacji o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze i obliuguje państwa

członkowskie do umieszczania tych informacji w rejestrze infrastruktury. Niniejszy projekt wprowadza zmianę adresata tej normy, którym zamiast ministra właściwego do spraw transportu, odtąd będzie Prezes UTK. W związku z tą zmianą ust. 5 w art. 25d jest zbędny i zostaje uchylony. Ponadto, w związku z powyższym, odpowiedniego dostosowania do wyżej zaproponowanych zmian, wymaga ust. 4 w art. 25d przez zastąpienie ministra właściwego do spraw transportu Prezesem UTK, a także rozszerzenie kręgu odbiorców informacji o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze.

Zmiany w ust. 1 i 1a w art. 25e ustawy. o transporcie kolejowym wynikają z dostosowania prawa krajowego do przepisów dyrektywy 2016/797 w obszarze zezwoleń na dopuszczanie do eksploatacji. Zmiany te mają na celu dokonania rozdzielenia kwestii dotyczących dopuszczenia do eksploatacji podsystemów strukturalnych. W zmienianym ust. 1, wskazano Prezesa UTK jako organ, który wydaje zezwolenia na dopuszczenie urządzeń stałych w kraju. Powyższa propozycja wynika z faktu, że do tej pory Prezes UTK wydawał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na wszystkie podsystemy strukturalne. Po zmianach wynikających z implementacji ww. dyrektywy, w określonych przypadkach, Agencja Kolejowa będzie miała prawo wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Zmiana ust. 1 w art. 25e tym samym zawęża zakres zastosowanie art. 25e, jedynie do dopuszczonych do eksploatacji lub obrotu podsystemów, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, tj. podsystemów strukturalnych: „infrastruktury”, „energii” i „sterownie – urządzenia pokładowe”. Zmieniane wprowadzenie do wyliczenia w ust. 1a w art. 25e odnosić się będzie do warunków koniecznych do spełnienia w celu uzyskania dopuszczenia do eksploatacji lub obrotu podsystemów strukturalnych wymienionych w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a, b lub c.

W ust. 1a w art. 25e określono warunki jakie należy spełnić, żeby dopuścić do eksploatacji lub obrotu wszystkie podsystemy strukturalne (zarówno „stałe” jak i „ruchome”).

Nowe brzmienie pkt 2 i 3 w ust. 3 w art. 25e wprowadzają zmiany 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 integracją tych podsystemów, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także o wspólne

metody oceny bezpieczeństwa (CSM). Zgodnie z dotychczas obowiązującym brzmieniem pkt 2 i 3 w ust. 3 w art. 25e, do wniosku o dopuszczenie podsystemu do eksploatacji, dołącza się certyfikat weryfikacji WE podsystemu wraz z dokumentacją przebiegu tej weryfikacji. Zmiany brzmienia wprowadzone w ust. 3 związane są z projektowanym uchyleniem ust. 3a w art. 25e, określając tym samym przypadki, gdy w skład podsystemu nie wchodzi składniki interoperacyjności objęte deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

Zmiany wprowadzone w ust. 4 w art. 25e ustawy o transporcie kolejowym zakładają, iż Prezes UTK wydając zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, na wniosek zainteresowanego producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, weryfikuje kompletność, trafność i spójność otrzymanej dokumentacji, a w przypadku przytorowych urządzeń ERTMS – zgodność z pozytywną decyzją Agencji, o której mowa w dodawanym art. 25ea albo z wynikiem procedury zgodnie z art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. Zgodnie ze zmienianym ust. 4a w art. 25e, w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku, Prezes UTK informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna lub wzywa do usunięcia braków. Dotychczas Prezes UTK nie miał określonego terminu na dokonanie tej oceny, a przepis ten, nie przewidywał możliwości wezwania wnioskodawcy do usunięcia braków w dokumentacji.

Dodawany ust. 4b w art. 25e, wprowadza szczególny, 4 miesięczny termin na wydanie decyzji przez Prezesa UTK, względem miesięcznego terminu wynikającego z odesłania do stosowania przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. — Kodeks postępowania administracyjnego w przypadku postępowania przed Prezesem UTK, które jest zawarte w art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. 4 miesięczny termin na wydanie decyzji w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego został określony w dyrektywie 2016/797 jako najdłuższy termin, w czasie którego, decyzja ta ma zostać wydana. Termin ten jest liczony od dnia otrzymania kompletnego wniosku, co jest związane ze zmienionym ust. 1 w art. 25e.

W przypadku otrzymania decyzji odmownej, wnioskodawca może w terminie jednego miesiąca od dnia otrzymania decyzji o której mowa w art. 25e ust. 2, wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy do Prezesa UTK (ust. 4c). Zgodnie z dodawanym w art. 25e ust. 4d, Prezes UTK w terminie dwóch miesięcy od dnia wpłynięcia wniosku o ponowne

rozpatrzenie, wydaje decyzję utrzymującą w mocy decyzję odmowną lub zmienia tę decyzję. W przypadku wydania decyzji utrzymującej w mocy decyzje odmowną, wnioskodawca zgodnie z art. 18 ust. 3 z dyrektywy 2016/798, może wnieść odwołanie do właściwego sądu.

Zgodnie z art. 25e ust. 6, Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei określonych w TSI. Tym samym, nowe brzmienie ust. 7 w art. 25e wprowadza obowiązek Prezesa UTK do niezwłocznego informowania Komisji Europejskiej o wszelkich dodatkowych kontrolach (o których mowa w ust. 6 w terminie 7 dni od ich zakończenia, przedstawiając powody ich przeprowadzenia. Dotychczas Prezes UTK, informował o tym fakcie ministra właściwego do spraw transportu, a następnie minister, przekazywał tę informację Komisji Europejskiej. Zmiana ta powoduje skrócenie ścieżki administracyjnej w przekazywaniu informacji Komisji Europejskiej w zakresie przeprowadzanych dodatkowych kontroli, o których mowa w art. 25e ust. 6 ustawy z o transporcie kolejowym. W celu udzielenia szczegółowych wytycznych w sprawie otrzymywania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, o których mowa w art. 25 ust 2 pkt 1 lit a-c oraz wykazu wymaganych dokumentów, zgodnie z dyrektywa 2016/797 krajowe organy ds. bezpieczeństwa są obowiązane, do bezpłatnego udostępnienia tych informacji wnioskodawcom. Realizacja tego wymogu odzwierciedla, dodawany niniejszym projektem, w art. 25e ust. 9, który stanowi, że, Prezes UTK opracowuje i udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego, szczegółowe wytyczne oraz wykaz wymaganych dokumentów.

Rozwiązania zaproponowane w dodawanym art. 25ea ust.1 -3 mają na celu zharmonizowane wdrożenia systemu ERTMS na terenie Unii, tym samym nakładając na zarządcę lub przewoźnika kolejowego, obowiązek złożenia wniosku do Agencji o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych w zakresie ERTMS w ramach projektu obejmującego linie kolejową lub jej fragment, kilku linii kolejowych lub sieci kolejowych (ust.1). Jest to realizacja motywu 47 dyrektywy 2016/797, zgodnie z którym, Agencja powinna być organem nadzorującym system ERTMS. Przedmiotowy wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego winien zostać złożony przed zaproszeniem do składania ofert w zamówieniu publicznym. Powyższe rozwiązanie ma na celu potwierdzenie przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI. W ust. 3 dodawanego art. 25ea

wymienia się niezbędne dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o którym mowa w ust. 1 i obejmują one:

- projekt specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych (dodanie pkt 1 w ust. 3);
- dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami kolejowymi, które mają być eksploatowane na danej sieci (dodanie pkt 2 w ust. 3);
- dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI (dodanie pkt 3 w ust. 3);
- inne dokumenty, w tym opinię Prezesa UTK, deklaracje weryfikacji WE lub certyfikaty zgodności WE (dodanie pkt 4 w ust. 3).

Zgodnie z art. 12 dyrektywy (UE) 2016/797, ust. 4 w dodawanym art. 25ea, stanowi, iż wniosek, o którym mowa w ust. 1 tego przepisu, skład się wraz z wymaganą dokumentacją do Agencji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, który to prowadzi całość procesu zatwierdzenia przez Agencję rozwiązań technicznych. W ust. 5 w art. 25ea wskazano podmioty, którym Prezes UTK może wydać opinię, o której mowa w pkt 4 w ust. 3 w art. 25ea, a mowa jest o:

- zarządcy lub przewoźniku kolejowemu przed złożeniem wniosku do Agencji (dodany pkt 1 ust. 5);
- Agencji, w przypadku złożenia do niej wniosku, przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego (dodany pkt 2 ust. 5).

Projektowany ust. 6 i 7 w dodawanym art. 25ea stanowi uzupełnienie przepisów dotyczących postępowania w przypadku wpłynięcia do Agencji wniosku, o którym mowa w ust. 1 w nowym art. 25ea. W terminie miesiąca od wpłynięcia wniosku, Agencja informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia. Agencja wydaje pozytywną decyzję, o której mowa w ust. 1 dodawanego art. 25ea lub informuje wnioskodawcę o ewentualnych brakach w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku, w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich niezbędnych informacji.

Projektowane brzmienie ust. 8 w dodawanym art. 25ea, określa przypadek gdy wnioskodawca zgadza się z brakami stwierdzonymi przez Agencję. Wnioskodawca koryguje projekt

dokumentacji (SIWZ) i składa nowy wniosek o zatwierdzenie do Agencji. Natomiast w ust. 9 dodawanego art. 25ea, przewidziano, że gdy wnioskodawca nie zgadza się z brakami stwierdzonymi przez Agencję, i decyzją odmowną Agencji, o której mowa w ust. 7 tego przepisu, może on złożyć do Agencji wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy. Zgodnie z ust. 10 nowego art. 25ea, Agencja, podtrzymuje lub zmienia swoją decyzję w terminie dwóch miesięcy od daty wpłynięcia wniosku ponowne rozpatrzenie.

Projektowane brzmienie ust. 11 w dodawanym art. 25ea, zgodnie z art. 55 dyrektywy (UE) 2016/797/UE, przewiduje możliwość odwołania się wnioskodawcy do Rady Odwoławczej od podtrzymanej przez Agencję początkowej decyzji.

W ust. 12 projektowanego art. 25ea określono tryb postępowania w przypadku zmiany specyfikacji istotnych warunków zamówienia przetargowych lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych, która miała miejsce po wydaniu pozytywnej decyzji, o której mowa w ust. 1. Wnioskodawca bez zbędnej zwłoki informuje o tym fakcie Agencję i Prezesa UTK za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

Uzupełnienie pkt 4 w ust. 1 w art. 25f wynika z określenia w dyrektywie 2016/797 okresu na jaki mogą być stosowane odstępstwo od stosowania jednej lub więcej TSI lub ich części w przypadku braku możliwości szybkiej odbudowy sieci ze względów ekonomicznych lub technicznych, powodujących brak możliwości stosowania odpowiednich TSI. Wówczas odstępstwo przyznawane jest na okres poprzedzający odbudowę sieci kolejowej. Poprzednio obowiązująca dyrektywa 2008/57/WE nie przewidywała okresu na jaki zostaje wydane odstępstwo w tym konkretnym przypadku.

Zważywszy na fakt, iż Komisja Europejska określi, w drodze wydania aktu wykonawczego na podstawie art. 7 ust. 5 dyrektywy 2016/797, katalog dokumentów dołączanych do wniosku o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, niezbędnym jest uchylenie ust. 2 w art. 25f. Zmieniany ust. 3 w art. 25f modyfikuje dotychczasową treść przepisu w ten sposób, iż Prezes UTK, został obowiązany do występowania do Komisji Europejskiej z wnioskiem o niestosowanie europejskich przepisów TSI lub ich części wraz ze stosowną dokumentacją. W dokumentacji tej Prezes UTK jako właściwy organ w rozumieniu dyrektywy 2016/797 będzie wskazywał, które z właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, będą mieć zastosowanie zamiast właściwej

normy TSI. Tym samym, rezygnuje się z obowiązku przekazywania Komisji Europejskiej przez Prezesa UTK dokumentacji, zarówno w formie papierowej jak i elektronicznej.

Dodany ust. 3a w art. 25f nakłada na Prezesa UTK, w sytuacji określonej w ust. 1 pkt 1 i 4 (publikacji nowych TSI w czasie projektowania lub budowy nowego podsystemu albo modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu albo jego części – będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem nowych zobowiązań umownych, a także projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy skrajnia ładunkowa szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu), obowiązek rozstrzygnięcia o przyznaniu odstępstwa od obowiązku stosowania właściwej TSI lub jego części lub odmowy przyznania takiego odstępstwa. W sytuacji kiedy Prezes UTK uzna, że zostały spełnione przesłanki do wydania decyzji o przyznaniu odstępstwa, wówczas istnieje obowiązek poinformowania o tym Komisji Europejskiej.

Projektowane nowe brzmienie ust. 4 art. 25f stanowi realizację celu dyrektywy 2016/797, zgodnie z którą, producenci podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający stosują alternatywne przepisy dotyczące interoperacyjności wskazane przez ich właściwy organ regulacyjny do czasu wydania przez KE rozpatrzenia wniosku o niestosowanie TSI.

Uchylenie ust. 5 w art. 25f związane jest ze projektowanym nowym brzmieniem ust. 6, tj. zmianami dotyczącymi procedury wydawania decyzji w zakresie przyznania odstępstw od obowiązku stosowania TSI przez Prezesa UTK.

Projektowana zmiana brzmienia ust. 6 w art. 25f ma na celu wdrożenie przepisów Unii Europejskiej w zakresie zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii oraz zapewnienia na gruncie przepisów prawa krajowego, elastycznego podejścia do stosowania norm w tym obszarze. W dotychczasowym stanie prawnym Prezes UTK, mógł podjąć fakultatywną decyzję o przyznaniu obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania dokumentacji, podjęła decyzję o pozytywnym zaopiniowaniu tego wniosku albo nie podjęła żadnego rozstrzygnięcia w tym zakresie. Od chwili wejścia w życie nowo projektowanych zmian, okres ten ulegnie skróceniu do 4 miesięcy. Analogicznie jak w przypadku decyzji pozytywnej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, będzie mógł odmówić

przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI po decyzji Komisji Europejskiej o negatywnym zaopiniowaniu wniosku, która będzie podjęta w terminie 4 miesiące, a nie jak dotychczas, w terminie 6 miesięcy. Zmiany w tym zakresie wynikają z dyrektywy 2016/797, która wyznacza powyższy termin na podejmowanie decyzji o pozytywnym albo negatywnym zaopiniowaniu wniosku ze strony państwa członkowskiego o odstępstwie stosowania TSI.

W art. 25g po ust. 2 zostały dodane dwa nowe ustępy 2a i 2b, które precyzują kwestie związane z wykorzystywaniem wartości parametrów zapisanych w krajowym rejestrze infrastruktury oraz z warunkami korzystania z infrastruktury kolejowej zapisanej w tym rejestrze. Zgodnie z nowymi regulacjami, wartości parametrów zapisane w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF), będą wykorzystywane z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu w celu sprawdzenia ich technicznej zgodności z siecią. Ponadto dane zawarte w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) mogą określać warunki korzystania z infrastruktury kolejowej.

Uchylenie art. 25ga i dodanie nowego art. 25gb związana jest z faktem, iż dyrektywa 2016/797 przewiduje zastąpienie krajowych rejestrów pojazdów kolejowych europejskim rejestrem pojazdów. Do czasu uruchomienia europejskiego rejestru pojazdów kolejowych, każde państwo członkowskie, zgodnie z art. 47 ust. 1 dyrektywy 2016/797, prowadzi krajowy rejestr pojazdów.

Nowy art. 25gb wskazuje Prezesa UTK jako organ regulacyjny, właściwy w zakresie rozpatrywania wniosku o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów (EVR). Według nowo dodawanych przepisów właściwość konkretnego organu zależy od obszaru użytkowania danego pojazdu. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego będzie organem właściwym do rozpatrzenia wniosku o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów jeżeli obszar użytkowania tego pojazdu obejmuje jedynie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast jeżeli obszar eksploatacji danego pojazdu obejmuje, oprócz terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, również obszar co najmniej jednego innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, wówczas wniosek o rejestrację może być składany albo do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego albo do innego organu ds. bezpieczeństwa państwa członkowskiego właściwego ze względu na obszar użytkowania pojazdu. Nowy art. 25gb nakłada na dysponenta obowiązek niezwłocznego zawiadomienia Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych, w odniesieniu do zarejestrowanych przez niego pojazdów kolejowych europejskiego rejestru pojazdów (EVR), w tym o wycofaniu pojazdu z

eksploatacji lub o decyzji o nieprzedłużaniu jego rejestracji. Ponadto, w ust. 4 tego przepisu, nakłada się na Prezesa UTK obowiązek zapewnienia możliwości dostępu do danych dotyczących pojazdu w stosunku do pojazdów wprowadzonych do obrotu po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej, a następnie eksploatowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

Dodawany ust. 2a w art. 25k nakłada na Prezesa UTK obowiązek poinformowania zarządcy albo przewoźnika kolejowego o kompletności dokumentacji opisującej projekt modernizacji podsystemu strukturalnego wraz z oceną wprowadzonej zmiany lub wzywa przewoźnika kolejowego albo zarządcę do jej uzupełnienia w terminie miesiąca od dnia jej przekazania. Jednocześnie w art. 25k do ust. 4 dodaje się nowe zdanie, zgodnie z którym Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, jako krajowy organ ds. bezpieczeństwa w myśl przepisów prawa dotyczących interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, jest obowiązany do uzgadniania swoich rozstrzygnięć dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS z Agencją. Ponadto zdecydowano się na nadanie nowego brzmienia ust. 5 w art. 25k, zgodnie z którym, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego będzie zobowiązywał do uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji jeżeli:

- 1) przewidziane prace mogą negatywnie wpłynąć na poziom bezpieczeństwa podsystemu;
- 2) wymagają tego odpowiednie TSI;
- 3) wytyczne takie zostały określone w krajowych planach wdrażania wydanych na podstawie odpowiednich TSI;
- 4) przewidywane prace spowodują zmianę parametrów na które zostało wydane zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

Powyższa zmiana stanowi również rozwinięcie celów wynikających z dyrektywy 2016/797, wedle których, krajowy organ ds. bezpieczeństwa analizuje konieczność uzyskiwania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji z uwzględnieniem w szczególności takich kryteriów jak ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu oraz wymagań odpowiednich TSI.

Art. 25t w ustawie o transporcie kolejowym stanowi upoważnienie ustawowe do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia określającego wykazu

właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych dla systemu kolei, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o której mowa w art. 25d ust. 1. Niniejszy projekt ustawy zakłada, iż lista krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych będzie publikowana przez Prezesa UTK na stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej. W konsekwencji tego, wraz z wejściem w życie niniejszej ustawy, utraci moc obowiązującą Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r. poz. 43).

W związku z wprowadzonymi w projektowanej ustawie zmianami konieczne jest także odpowiednie dostosowanie delegacji ustawowej zawartej w art. 25ta poprzez uchYLENIE przepisów dotyczących pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz uzupełnienie delegacji o procedury oceny zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, w tym moduły oceny zgodności oraz wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu sprawdzenia zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową oraz treść certyfikatów weryfikacji podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej dołączanej do tych certyfikatów.

W związku z koniecznością dostosowania treści prawa krajowego do treści Załącznika I dyrektywy 2016/797, polegającej na zastąpieniu dotychczas funkcjonującego pojęcia „transeuropejskiego systemu kolei” nową definicją „Sieć kolei”, która zawiera wykaz elementów wchodzących w jej skład, odpowiedniego dostosowania wymaga ust. 2 w art. 28e ustawy o transporcie kolejowym. W związku z powyższym, w dotychczas obowiązującym ust. 2 w art. 28e wyrazy „składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei” w niniejszym projekcie ustawy zastąpiono wyrazami „składników interoperacyjności systemu kolei Unii”. Mając na uwadze fakt, iż celem dyrektywy 2016/798 jest rozwijanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, koniecznym jest dostosowanie pkt 3 w ust. 3 w art. 28e ustawy o transporcie kolejowym do treści art. 20 ust. 2 lit. c dyrektywy 2016/798, który

stanowi zmodyfikowaną, względem art. 19 ust. 2 lit. c uchylonej dyrektywy 2004/49/WE, przesłankę podjęcia przez organ dochodzeniowy decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu. Projekt zakłada dostosowanie prawa krajowego przez skreślenie wyrazów „na poziomie wspólnotowym”.

Jak wynika jednak z dyrektywy 2016/798 prowadzenie dochodzeń w sprawie przyczyn zdarzeń kolejowych nie należy do zadań krajowego organu ds. bezpieczeństwa, lecz stanowi zadanie krajowego organu dochodzeniowego, którym w warunkach polskich jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją”. Dyrektywa 2016/798, względem poprzednio obowiązującej dyrektywy 2004/49/WE, obowiązuje organ dochodzeniowy 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, wypadku lub o incydencie kolejowym. W związku z tym, projekt zakłada stosowną modyfikacją ust. 3a w art. 28e.

Nadanie nowego brzmienia art. 28g wynika z konieczności uzupełnienia dotychczasowych przepisów krajowego w zakresie powiadamiania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych organu ds. bezpieczeństwa i Komisji o zaistnieniu poważnych wypadków, wypadków oraz incydentów o kwestie związane z obowiązkiem informowania Prezesa UTK i Komisji przez zobowiązane do tego podmioty, poza powiadomieniem o samym fakcie jego zaistnienia, także o wszelkich posiadanych informacjach związanych z poważnymi wypadkami, wypadkami oraz incydentami. Projekt ustawy zakłada również, aby Prezes UTK, oprócz poinformowania Komisji o samym fakcie zajścia przypadku który w nieznacznie zmienionych warunkach byłby poważnym wypadkiem powodującym zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności systemu kolei Unii, przekazywał Komisji również wszelkie posiadane informacje z nimi związane. Zgodnie z nowym ust. 3 w art. 28g, podmioty zobowiązane do informowania Prezesa UTK o fakcie zaistnienia poważnych wypadków, wypadków oraz incydentów, a także Prezes UTK zobowiązany do informowania Komisji o każdym przypadku który w nieznacznie zmienionych warunkach byłby poważnym wypadkiem powodującym zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności systemu kolei Unii, mają na bieżąco i niezwłocznie aktualizować i uzupełniać te informacje.

Jednym z celów dyrektywy 2016/798 jest zapewnienie efektywności działania organów dochodzeniowych oraz ułatwienie wykonywania ich obowiązków. W związku z tym, osoby prowadzące dochodzenia, powinny mieć możliwość szybkiego dostępu do miejsca wypadku. Również w przepisach materialnych tej dyrektywy przewidziano, w art. 21 ust. 2, konieczność zapewnienia osobom prowadzącymi dochodzenia przez państwa członkowskie możliwość bezzwłocznego dostępu do miejsc i urzędzeń związanych z wypadkiem lub incydentem. W celu transpozycji tego obowiązku do przepisów prawa krajowego, proponuje się uzupełnienie wprowadzenie do wyliczenia użyte w ust. 2 w art. 28h przez dodanie po wyrazach „są upoważnieni do” wyrazu „natychmiastowego”.

Projekt ustawy zakłada uzupełnienie pkt 4 i 9 w ust. 2 w art. 28h o podmioty odpowiedzialne utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM). Ujęcie tych podmiotów w przedmiotowych przepisach wynika wprost z nowych wymogów zawartych w art. 21 ust. 2 lit. g dyrektywy 2016/798.

Umożliwienie Agencji wydawania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych, a także wydawania przedsiębiorstwom kolejowym, wprowadzanych dyrektywą 2016/798, jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, powoduje, iż należy uwzględnić te podmioty w procesie pozyskiwania przez Komisję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa informacji dotyczące pojazdów kolejowych lub przewoźników kolejowych uczestniczących w wypadku kolejowym. W związku z tym proponuje się dodanie ust. 3a w art. 28h umożliwiającego Komisji zwrócenie się do Agencji w celu przedstawienia przez nią wyjaśnień lub przekazania niezbędnych informacji, dokumentów i zapisów dotyczących tych pojazdów kolejowych lub przewoźników kolejowych.

Projektowane uzupełnienie art. 28i realizuje dyrektywę współpracy pomiędzy krajowymi organami dochodzeniowymi w zakresie, jakim współpraca ta nie ingeruje w niezależność Komisji. Ponadto, współpraca ta, jest realizowana również w sytuacji zaistnienia konkretnych przypadków wypadków i prowadzenia postępowań mających na celu ich wyjaśnienie. Projektowana zmiana ust. 3 w art. 28j zakłada zaproszenie organów dochodzeniowych innych państw członkowskich UE w przypadku gdy przewoźnik kolejowy mający siedzibę i licencjonowany w jednym z tych państw członkowskich brał udział w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie, lub pojazdy kolejowe zarejestrowane lub utrzymywane w jednym z tych państw członkowskich uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie. Dodawany ust. 4 w art. 28j określa uprawnienia przysługujące organom dochodzeniowym z

innych państw członkowskich biorących udział w dochodzenia. Organy te mają prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników, a personel tych podmiotów jest uprawniony do korzystania z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 28h ust. 2.

W celu realizacji obowiązku współpracy krajowych organów ds. bezpieczeństwa z organami dochodzeniowymi, nakłada się na Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, która w polskim systemie prawa kolejowego pełni funkcję organu dochodzeniowego, obowiązek uczestnictwa we współpracy krajowych organów dochodzeniowych z państw członkowskich Unii Europejskiej, koordynowanej przez Agencję, co wynika z art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2016/796.

Zważywszy na wcześniej przedstawione zmiany związane z transpozycją dyrektywy 2016/798, niezbędnym jest uzupełnienie ust. 2 art. 28k zawierającego katalog podmiotów informowanych przez Komisję o prowadzonym postępowaniu. Proponuje się uzupełnienie tego katalogu o użytkowników bocznicy, którzy również zobowiązani są do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także o Agencję, która zgodnie z art. 38 rozporządzenia 2016/796, jest organem wspierającym organy dochodzeniowe państw członkowskich w prowadzeniu dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów.

W art. 28l uchyla się ust. 3 w związku z tym, że Komisja określi zawartość raportu w drodze aktów wykonawczych, należy uchylić delegację ustawową dla określenia przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.

Zasada współpracy pomiędzy organami dochodzeniowymi państw członkowskich UE, a także brzmienie art. 24 ust. 2 dyrektywy 2016/798, obligującego organ dochodzeniowy do przekazania sprawozdania końcowego zainteresowanym organom i stronom w innych państwach członkowskich, powoduje, iż uzupełnienia wymaga art. 28l ust. 4 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Odtąd raporty z postępowania będą przekazywane przez Komisję, na ich wniosek, także zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Projekt ustawy zakłada wprowadzanie tymczasowych raportów z postępowań prowadzonych przez Komisję w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów, a także zdarzeń,

które mogłyby być poważnymi wypadkami. Wydawane będą w sytuacji gdy Komisja nie będzie miała możliwości wydania raportu z postępowania w terminie 12 miesięcy, jednak nie później niż w dacie rocznicy zaistnienia zdarzenia. Rozwiązanie to realizuje dyrektywę szybkości postępowania oraz zapewnia poinformowanie stron o postępach w prowadzonym postępowaniu. W związku z wyżej opisaną propozycją, odpowiedniemu dostosowaniu ulegnie ust. 7 w art. 281, który w zakresie publikacji raportów z postępowania, także wprowadzanych niniejszą ustawą tymczasowych raportów, odsyła do regulaminu działania Komisji. Ponadto, projekt ustawy uzupełnia krąg adresatów zaleceń w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, o Agencję, jako organu powołanego do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w systemie kolei Unii.

Projekt wprowadza modyfikacje w zakresie procedury badania zdarzeń kolejowych przez komisje kolejowe. W art. 28m ust. 3 wprowadzane jest jasne wskazanie, że w komisji kolejowej powinien uczestniczyć także podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego, który brał udział w zdarzeniu. Mimo braku przeciwskażeń w tym zakresie w dotychczasowych przepisach, praktyka ich stosowania sprawiała, iż ECM nie zawsze był uwzględniany w pracach komisji kolejowych. Ponadto, w nowym ust. 5 wprowadza się nadzór przewodniczącego Komisji nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, ponieważ w niektórych przypadkach komisje kolejowe (składające się z przedstawicieli przewoźników i zarządców infrastruktury) nie są w stanie dojść do porozumienia co do ostatecznego raportu komisji kolejowej. W takich przypadkach Przewodniczący PKBWK podejmie nadzór nad takimi postępowaniami i ostatecznie rozstrzygnie kwestie sporne.

Zaproponowana zmiana w art. 65 ust. 2 wynika z konieczności uzupełnienia przepisu o dokument przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) 2019/779. Zmiany w art. 66 mają charakter porządkowy i wynikają z konieczności dostosowania do zmienionych przepisów ustawy.

W związku z nowym brzmieniem art. 24 ust. 4a w projekcie ustawy wprowadzono przepis umożliwiający, do dnia 16 czerwca 2022 r. wydawanie dotychczasowych dokumentów dopuszczenia do użytkowania lub przywrócenia do eksploatacji, jednak uregulowanych już w nowym rozporządzeniu (UE) 2019/779.

Zmiany dokonane projektowaną ustawą w zakresie prowadzonych przez Prezesa UTK postępowań kontrolnych, wymagają przesądzenia w przepisach przejściowych, że do kontroli wszczętych i niezakończonych zastosowanie będą miały przepisy dotychczasowe. Jednocześnie przesądzono, że postępowania dotyczące:

- 1) wydania, przedłużenia i aktualizacji certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa,
- 2) wydania, przedłużenia ważności lub zmiany certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM),
- 3) wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego, w tym zezwolenia, o którym mowa w art. 23f i art. 23g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym,
- 4) postępowania w sprawie wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego,
- 5) postępowania dotyczące dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem,
- 6) oraz postępowania, o których mowa w art. 23b ust. 8a ustawy o transporcie kolejowym

- wszczęte i nie zakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy będą podlegały umorzeniu.

Natomiast do postępowań w sprawie:

- 1) cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa albo ograniczenia ważności certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa,
- 2) przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności,
- 3) ważności świadectwa sprawności technicznej, prowadzonych na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym,

- 4) wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego lub ograniczenia jego eksploatacji, prowadzonych na podstawie art. 14 ust. 2 pkt 2,
 - 5) rejestracji albo zawieszenia rejestracji pojazdów kolejowych oraz zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych,
 - 6) ustalenia czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji, prowadzonych na podstawie art. 25k ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym
- wszczętych i niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy zastosowanie, będą miały zastosowanie przepisy dotychczasowe.

W odniesieniu do postępowań w sprawie rejestracji zawieszenia rejestracji pojazdów kolejowych oraz zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych ponadto, uznaje się, że sprawy te dotyczą europejskiego rejestru pojazdów (EVR).

W odniesieniu do certyfikatów bezpieczeństwa powyższa regulacja jest następstwem art. 15 rozporządzenia 2018/763, które nakazuje w omawianej sytuacji ponowne złożenie wniosku o jednolity certyfikat bezpieczeństwa na nowych zasadach poprzez punkt kompleksowej obsługi. Wnioskodawca w takim przypadku będzie także zobowiązany do złożenia wniosku w oparciu o nowe wymagania dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem zawarte w rozporządzeniu (UE) 2018/762.

Z uwagi na utrzymanie ważności wydanych certyfikatów bezpieczeństwa konieczne jest określenie trybu ich cofnięcia. W związku z powyższym art. 3 ust. 2, rozstrzyga, że do postępowań w toku zastosowanie będą miały przepisy dotychczasowe.

Ustawa przewiduje zachowanie ważności wydanych dotychczas certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa oraz dopuszczono możliwość prowadzenia na ich podstawie dotychczasowej działalności. Z uwagi na projektowaną w niniejszym projekcie ustawy, zmianę definicji przewoźnika kolejowego, w art.4 ust. 3 projektowanej ustawy przewidziano wskazujący, iż w okresie przejściowym przewoźnicy posiadający certyfikat bezpieczeństwa, będą nadal traktowani jako przewoźnicy kolejowi w rozumieniu art. 4 pkt 9 nowelizowanej ustawy.

Dla uniknięcia konieczności stwierdzania przez Prezesa UTK wygaśnięcia posiadanych dotychczas przez przewoźników kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa w sytuacji uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w art. 4 ust. 4, przewidziano, iż dotychczasowy certyfikat bezpieczeństwa wygasa z mocy ustawy.

Zezwolenia na dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji, zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego, dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnych z dopuszczonym typem i zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność, zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane. Taką możliwość wynika z art. 54 ust. 1 dyrektywy 2016/797, dotyczącym pojazdów, mających uzyskać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w okresie między 16 czerwca 2016 r., a 16 czerwca 2019 r. Ustęp drugi tego przepisu ustanawia wymóg uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu w stosunku do pojazdów posiadających dopuszczenie do eksploatacji wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, w celu eksploatacji pojazdu na sieciach kolejowych nie objętych wydanym zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji. Przepis przejściowy jest konsekwencją zmian w warunkach uzyskiwania dopuszczenia pojazdów do eksploatacji wprowadzonych dyrektywą 2016/797. Zgodnie z projektowaną ustawą, dotychczas wydane certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, pozostają utrzymane w mocy. Z uwagi na odroczone wejście w życie przepisów dotyczących świadectw sprawności technicznej wskazano, iż świadectwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność na warunkach, na jakich zostały wydane. Przywołany termin jest uzasadniony terminem wejścia w życie obowiązku posiadania certyfikatu ECM dla podmiotów zajmujących się utrzymaniem innych rodzajów pojazdów niż wagony towarowe.

W odniesieniu do certyfikatów ECM należy zauważyć, że Prezes UTK wykonuje dotychczasowe zadania związane z certyfikacją ECM w oparciu o rozporządzenie (UE) 2011/445, które traci moc z dniem 16 stycznia 2020 r. Tym samym postępowania w tym obszarze również powinny zostać umorzone, a wnioskodawca powinien złożyć nowy wniosek zgodnie z przepisami rozporządzenia 2019/779.

Świadectwa sprawności technicznej wydane przed dniem 16 czerwca 2022 r. zachowują ważność na warunkach na jakich zostały wydane.

Projekt ustawy przewiduje zwolnienie z obowiązku uzyskania zatwierdzenia przez Agencję proponowanych rozwiązań technicznych, o których mowa w dodawanym art. 25ea, w odniesieniu do projektów dotyczących zabudowy urządzeń przytorowych systemu ERTMS, co do których zamawiający wybrał najkorzystniejszą ofertę w ramach toczącego się zamówienia publicznego lub podpisał umowę z wybranym wykonawcą przed wejściem w życie niniejszej ustawy. Warunkiem jest jednak aby, wybór oferty lub podpisanie umowy, nie nastąpiło przed 15 czerwca 2016 r. Dodanie tego przepisu przejściowego związane jest z koniecznością wdrożenia przepisów prawa unijnego w zakresie zezwoleń na dopuszczenia do eksploatacji urządzeń stałych. Dostosowanie ustawy o transporcie kolejowym w tym zakresie, powoduje konieczność uregulowania statusu będących w toku postępowań w zakresie uzyskania dopuszczeń do eksploatacji. Art. 8 również odnosi się do projektów dotyczących zabudowy urządzeń przytorowych systemu ERTMS. W odniesieniu do wariantów technicznych ujętych w umowach zawartych przed 16 czerwca 2016 r., do dnia 16 czerwca 2031 r., przewiduje się zwolnienie z obowiązku uzyskania potwierdzenia w zakresie zgodności rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI określającego czy urządzenia te są w pełni interoperacyjne w stosunku do podmiotów, które zawarły już umowy z konkretnymi wykonawcami na realizację projektu zabudowy urządzeń przytorowych ERTMS, wydawanego przez Agencję.

Prezes UTK ma współpracować z Agencją, przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji projektów zabudowy urządzeń przytorowych systemu ERTMS, co do których zamawiający wybrał najkorzystniejszą ofertę w ramach toczącego się zamówienia publicznego lub podpisał umowę z wybranym wykonawcą przed wejściem w życie niniejszej ustawy, w celu niezwłocznego wypracowania wzajemnie akceptowalnych rozwiązań, pozwalających wyeliminowanie wystąpienia technicznej lub operacyjnej niezgodności między odpowiednimi sieciami i pojazdami wyposażonymi w ERTMS.

W związku z faktem, iż obecnie jeszcze nie funkcjonuje europejski rejestr pojazdów, o którym mowa w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r., ustanawiającej specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniającej i uchylającej decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz. Urz. UE L 268 z 26.10.2018, str. 53) koniecznym jest uznanie pojazdów kolejowych wpisanych do krajowego rejestru pojazdów kolejowych za pojazdy kolejowe wpisane do europejskiego rejestru pojazdów (EVR). Ponadto, należy zapewnić transfer wpisów pojazdów kolejowych z krajowego rejestru pojazdów kolejowych

do europejskiego rejestru pojazdów (EVR) przez nałożenie na Prezesa UTK obowiązku aktualizacji europejskiego rejestru pojazdów o pojazdy, które figurowały dotychczas w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych.

Ze względu na zmiany w zakresie danych i terminach przedkładania raportów w sprawie bezpieczeństwa za rok 2019, przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, a także Prezesa UTK, przesądzono, iż do tych raportów zastosowanie znajdą przepisy dotychczasowe.

Projekt ustawy przewiduje, iż Prezes UTK przekaze Komisji Europejskiej oraz Agencji obowiązujące krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Przewodnik przygotowany przez Prezesa UTK na podstawie art. 18c ustawy zmienianej w art. 1, należy wydać w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Do postępowań prowadzonych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe. Zmiany dokonane niniejszym projektem ustawy nie powinny wpłynąć na obecnie prowadzone postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, dlatego możliwe będzie stosowanie w stosunku do nich obecnie obowiązujących przepisów rozdziału 5a ustawy o transporcie kolejowym. Identycznie uregulowane zostają będące w toku postępowania prowadzone przez komisje kolejowe, o których mowa w art. 28m ustawy o transporcie kolejowym.

Projektowane rozwiązania wpływają na kwestię obowiązywania przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 16 ust. 4, 17a ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym. W związku z powyższym projektuje się ich pozostawienie w mocy do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 16 ust. 3 i art. 17ac ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i możliwość ich zmiany na podstawie przepisów dotychczasowych. Identyczna sytuacja zachodzi w odniesieniu do przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 19 ust. 4 i art. 25ta ustawy zmienianej w art. 1.

Ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Termin ten niezbędny na dostosowanie podmiotów do nowych regulacji prawnych. W odniesieniu do zmian dotyczących wymagań w zakresie świadectw sprawności technicznej termin wejścia w życie został określony na dzień 16 czerwca 2022 r. - wymagania te są związane z terminem wejścia w życie obowiązku posiadania certyfikatu ECM określonym w rozporządzeniu (UE) 2019/779. Ponadto, w związku z planowanym uruchomieniem europejskiego rejestru pojazdów, zakłada się wejście w życie z dniem 16 czerwca 2021 r. przepisów wprowadzających zmiany związane z zastąpieniem krajowego rejestru pojazdów kolejowych przez europejski rejestr pojazdów kolejowych.

Uchylenie ust. 3 w art. 281 jest uzależnione od wejścia w życie aktu wykonawczego Komisji wydanego na podstawie art. 24 ust. 2 dyrektywy 2016/798. Wstępnie przewiduje się wejście w życie tego przepisu na 1 stycznia 2021 r., jednak w zależności od postępu prac nad przepisami unijnymi może on ulec zmianie na dalszym etapie prac legislacyjnych projektu ustawy.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu 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.).

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

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do postanowień § 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 ustawy z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.