

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego określonego w art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o *zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. poz. ....) implementującą filar techniczny IV pakietu kolejowego tj. dyrektywę 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.) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiej 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.).

Projektowane rozporządzenie zostało zatytułowane „w sprawie interoperacyjności”, ponieważ delegacja ustawowa do jego wydania znajduje się w rozdziale 4a ustawy dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, który dotyczy warunków zapewnienia interoperacyjności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto analogiczny tytuł ma dotychczas obowiązujące rozporządzenie, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 934), z tym że definicja ustawowa „interoperacyjność systemu kolei” została zmieniona na „interoperacyjność”, stąd też w tytule projektowanego rozporządzenia nie ma określenia „systemu kolei”.

W związku z wprowadzonymi w projektowanej ustawie zmianami konieczne było odpowiednie dostosowanie delegacji ustawowej zawartej w art. 25ta ust. 1 ustawy 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 umożliwi 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.

W związku z powyższym, w porównaniu do dotychczasowego rozporządzenia w tym zakresie, projektowane przepisy nie zawierają treści deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu, ani treści deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, jako że w wzory tych deklaracji są obecnie określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/250 z dnia 12 lutego 2019 r. w *sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników interoperacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz uchylającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011* (Dz. Urz. UE L 42 z 13.02.2019, str. 9, z późn. zm.), przy czym pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu została zastąpiona pośrednim potwierdzeniem weryfikacji.

Kolejną istotną różnicą projektowanego rozporządzenia w porównaniu do dotychczasowego rozporządzenia jest zastąpienie procedur weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI - procedurami oceny zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, jako że IV pakiet kolejowy przestał wyróżniać pojazdy zgodne i niezgodne z TSI, a oceną zgodności podsystemów z przepisami krajowymi zajmują się obecnie jednostki wyznaczone, które również zostały wprowadzone IV pakietem kolejowym. Dlatego przepisy projektowanego rozporządzenia uwzględniają powstanie jednostek wyznaczonych, a także nie zawierają obecnego w dotychczasowym rozporządzeniu wykazu podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Zastosowanie krótszego niż 14 dniowego terminu *vacatio legis* wynika z koniecznością jak najszybszego wdrożenia przepisów implementujących dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, której termin wdrożenia minął 31 października 2020 r. Jednocześnie zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją na przeszkodzie wejściu w życie projektowanych przepisów z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w *sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia 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 rozporządzenia z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.