

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Daniel Bąk, Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, tel. (022) 630 16 39; e-mail: daniel.bak@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 19.09.2022 r.</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 201</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 918), zwanego dalej „rozporządzeniem”, jest odpowiedzią na sygnały kierowane do Ministerstwa Infrastruktury przez podmioty sektora kolejowego – w szczególności PKP Intercity S.A. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – wskazujące na potrzebę zmiany przepisów.

Konieczne stało się dostosowanie wymagań krajowych do międzynarodowych w odniesieniu do stosowanych w taborze kolejowym obcych państw napisów informujących o sposobie korzystania z urządzeń stanowiących wyposażenie pojazdów kolejowych. Ponadto istnieje potrzeba aktualizacji odesłań do przepisów unijnych i krajowych, a także wykazu norm określających sposoby oznakowania pojazdów kolejowych, określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

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

Rekomendowanym przez projektodawcę rozwiązaniem jest zmiana w § 20 ust. 2 pkt 1 lit. b oraz ust. 3 rozporządzenia, polegająca na zastąpieniu dotychczas wskazanego w tych przepisach „języka polskiego” – „językiem urzędowym państwa dysponenta”.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami § 20 ust. 2 pkt 1 lit. b oraz ust. 3 rozporządzenia, jeżeli sposób korzystania z urządzenia stanowiącego wyposażenie pojazdu kolejowego opisano tekstem, to w wagonach pasażerskich kursujących w komunikacji międzynarodowej napisy powinny być wykonane – w językach polskim, angielskim, niemieckim, francuskim i rosyjskim; w połączeniach transgranicznych dopuszcza się stosowanie napisów w języku polskim i angielskim oraz państwa sąsiedniego na podstawie ustaleń między przewoźnikami lub między przewoźnikiem a zarządem kolei zagranicznej lub zagranicznym zarządcą infrastruktury udostępniającym trasę pociągu.

Z kolei zgodnie z pkt 39.1 umowy o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej (RIC), której stroną jest Polska – „Napisy wewnętrzne zgodnie z punktem 39.3 należy zamieszczać w językach kraju posiadacza oraz niemieckim i francuskim, a na wagonach kursujących we Włoszech także w języku włoskim. Napisy te muszą być naniesione literami łacińskimi i cyframi arabskimi. Dołączenie brzmienia w jednym lub kilku innych językach jest dopuszczalne. (...)”. Polski tabor kolejowy kursujący za granicę, spełniający wymagania pkt 39.1, jest zgodnie z przepisami RIC akceptowany w innych państwach.

Tymczasem tabor obcy (np. z Francji, Niemiec, Czech, Słowacji) kursujący do Polski lub tranzytowy, spełniający te same wymagania przewidziane w RIC, zgodnie z przepisami § 20 ust. 2 pkt 1 lit. b oraz ust. 3 rozporządzenia nie powinien być akceptowany w Polsce, gdyż nie spełnia wymagań stosowania napisów w języku polskim, których zgodnie z RIC, jako posiadacz taboru, nanosić nie musi. Projektowana zmiana rozporządzenia pozwoli wyeliminować pojawiające się wątpliwości co do języka w jakim sporządza się napisy informujące o sposobie korzystania z urządzeń stanowiących wyposażenie pojazdów kolejowych w wagonach pasażerskich kursujących w komunikacji międzynarodowej i w pociągach w połączeniach transgranicznych.

Dodatkowo rozporządzenie zawiera liczne odesłania do przepisów unijnych oraz krajowych, które już nie obowiązują. Stąd przewidziano zmianę brzmienia przepisów rozporządzenia, w których takie odesłania się znajdują – § 2, § 4 ust. 2 pkt 2 i § 17 rozporządzenia, a także załącznika nr 3 do rozporządzenia w zakresie ust. 1 w tablicy 16.

Ponadto zaktualizowano treść załącznika nr 2 do rozporządzenia stanowiącego wykaz norm określających sposoby oznakowania pojazdów kolejowych z uwagi na fakt, iż niektóre z tych norm zostały wycofane albo zastąpione nowymi.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Każdy z krajów UE samodzielnie określa kwestie poruszone w projektowanym rozporządzeniu, jednakże powinno się to

odbywać w zgodzie z przepisami umowy o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej (RIC).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	111	Urząd Transportu Kolejowego	Bezpośrednie – konieczność dostosowania pojazdów kolejowych do przepisów projektowanego rozporządzenia
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Projekt rozporządzenia nie podlegał wcześniejszym konsultacjom publicznym.

Projekt rozporządzenia został przedstawiony do konsultacji publicznych następującym podmiotom:

- 1) PKP S. A.;
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.;
- 3) PKP Energetyka S. A.;
- 4) PKP Intercity S. A.;
- 5) PKP Cargo S. A.;
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o.;
- 7) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o. o.;
- 8) POLREGIO sp. z o. o.;
- 9) Arriva RP sp. z o. o.;
- 10) Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.;
- 11) Koleje Mazowieckie – KM sp. z o. o.;
- 12) Koleje Wielkopolskie sp. z o. o.;
- 13) Koleje Małopolskie sp. z o. o.;
- 14) Koleje Dolnośląskie S. A.;
- 15) Koleje Śląskie sp. z o. o.;
- 16) Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o. o.;
- 17) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o. o.;
- 18) Pomorska Kolej Metropolitalna S. A.;
- 19) CARGOTOR sp. z o. o.;
- 20) Instytut Kolejnictwa;
- 21) Forum Kolejowe – Railway Business Forum;
- 22) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 23) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 24) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 25) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 26) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP;
- 27) Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”;
- 28) Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy;
- 29) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – 80;
- 30) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 31) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 32) Związek przedsiębiorców i Pracodawców;
- 33) Konfederacja Lewiatan;
- 34) Fundacja Pro Kolej;
- 35) Klaster „Luxtorpeda 2.0”;
- 36) Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o. o.;
- 37) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szybowego.

Konsultacje publiczne będą trwały 14 dni.

Wyniki konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
budżet państwa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
JST		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Wydatki ogółem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
budżet państwa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
JST		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Saldo ogółem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
budżet państwa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
JST		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Źródła finansowania		Wprowadzenie projektowanej regulacji nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora finansów publicznych.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu projektowanej regulacji na sektor finansów publicznych.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
		Skutki											
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa												0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												0
	(dodaj/usuń)												0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Pozytywny wpływ projektowanej regulacji z uwagi na dostosowanie wymagań krajowych do międzynarodowych.											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu											
	(dodaj/usuń)												
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Brak wpływu											
	(dodaj/usuń)												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.											

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

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

 tak
 nie
 nie dotyczy zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

 tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu

10. Wpływ na pozostałe obszary środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe demografia
 mienie państwowe
 inne: informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Brak wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi od dnia, w którym wejdzie w życie projektowane rozporządzenie.

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

Planowany efekt projektu zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektowanego rozporządzenia. Brak konieczności określenia mierników.

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

Nie dotyczy.