



**KANCELARIA  
SENATU**

BIURO LEGISLACYJNE

Warszawa, 25 września 2020 r.

## **Opinia do ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym**

**(druk nr 205)**

### **I. Cel i przedmiot ustawy**

Założeniem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym jest częściowe wdrożenie filara technicznego IV pakietu kolejowego, który obejmuje implementację do prawa krajowego:

- 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.),
- 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.).

Termin wdrożenia tych dyrektyw został co do zasady określony na dzień 16 czerwca 2019 r., przy czym państwa członkowskie mogły skorzystać z jednorazowej prolongaty o jeden rok, pod warunkiem powiadomienia o tym Komisji Europejskiej z odpowiednim wyprzedzeniem.

Polska, podobnie jak większość państw członkowskich UE, skorzystała z prolongaty, a zatem ostateczny termin wdrożenia filara technicznego IV pakietu kolejowego został ustalony na dzień 16 czerwca 2020 r.

Po wybuchu pandemii Covid-19, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniającą 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), wydłużono termin ich implementacji do dnia 31 października 2020 r.

W art. 1 noweli zaproponowano dodanie do ustawy o transporcie kolejowym definicji określeń „certyfikat weryfikacji podsystemu” i „jednostka wyznaczona”.

Certyfikat weryfikacji podsystemu, to dokument wydany przez jednostkę wyznaczoną potwierdzający, że podsystem jest zgodny z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.

Z kolei jednostka wyznaczona, to podmiot wyznaczony do przeprowadzania oceny zgodności podsystemów na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;

W związku z wdrożeniem przepisów dotyczących jednostek wyznaczonych, w art. 13 w ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym dodano pkt 3b, na podstawie którego do zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego należało będzie także wyznaczanie i odmowa wyznaczenia podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej oraz cofanie, zawieszanie i zmiana zakresu wyznaczenia jednostek wyznaczonych.

W art. 25cba dodawanym do ustawy o transporcie kolejowym uregulowano tryb prowadzenia oceny zgodności przez jednostkę wyznaczoną. W przypadku, gdy w procedurze weryfikacji WE podsystemu będzie konieczne przeprowadzenie oceny zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ocena taka będzie przeprowadzana przez jednostkę wyznaczoną.

Jeżeli podczas przeprowadzania oceny zgodności, jednostka wyznaczona stwierdzi, że podmiot nie spełnia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, pisemnie wezwie wnioskodawcę do podjęcia, w zakresie w jakim nie spełnia tych wymagań, środków naprawczych w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania i nie wyda mu certyfikatu weryfikacji podsystemu.

W przypadku niepodjęcia środków naprawczych w wyznaczonym terminie lub jeżeli środki te nie doprowadzą do spełnienia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jednostka wyznaczona odmówi wydania certyfikatu weryfikacji podsystemu.

Po stwierdzeniu spełnienia przez podsystem wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jednostka wyznaczona wyda certyfikat weryfikacji podsystemu.

Art. 25ia – art. 25ie ustawy o transporcie kolejowym wdrażają do polskiego porządku prawnego unijne przepisy dotyczące procesu notyfikacji: obowiązek uczestnictwa jednostek notyfikowanych w grupie roboczej ds. ERTMS, wymóg informowania personelu jednostek o pracach tej grupy, wymogi odnośnie do wynagrodzenia kierownictwa jednostek notyfikowanych, wymóg przekazywania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej certyfikatów weryfikacji WE podsystemów, certyfikatów WE zgodności składników interoperacyjności oraz certyfikatów WE przydatności do stosowania składników interoperacyjności.

Z kolei na podstawie art. 25id jednostki notyfikowane uczestniczyć będą w pracach sektorowej grupy jednostek notyfikowanych ustanowionej przez Komisję Europejską.

W art. 25ie uregulowano tryb powoływania i sposób funkcjonowania jednostek wyznaczonych. Będzie je wyznaczał oraz zawieszał albo cofał takie wyznaczenie, w drodze decyzji, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

## **II. Przebieg prac legislacyjnych**

Projekt ustawy został wniesiony przez Radę Ministrów w dniu 11 sierpnia 2020 r. (druk sejmowy nr 562). Prezes Rady Ministrów zadeklarował, że projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Jego pierwsze czytanie miało miejsce w Komisji Infrastruktury. Posłowie odrzucili dwie poprawki zgłoszone do projektu w drugim czytaniu. Projekt został ostatecznie uchwalony 17 września 2020 r., w brzmieniu uwzględniającym stanowisko Komisji Infrastruktury.

Za przyjęciem ustawy głosowało 436 posłów, przy 12 głosach przeciw i braku głosów wstrzymujących się.

### **III. Uwagi szczegółowe**

W art. 25ia w ust. 1 wskazano na podsystemy „sterowanie urządzenia – przytorowe”, podczas gdy chodzi jak się wydaje o podsystemy „sterowanie – urządzenia przytorowe”.

*Propozycja poprawki*

*w art. 1 w pkt 9, w art. 25ia w ust. 1 wyrazy „sterowanie urządzenia – przytorowe” zastępuje się wyrazami „sterowanie – urządzenia przytorowe”.*

*Maciej Telec*

*Główny legislator*