



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-48-06

Druk nr 531
Warszawa, 24 kwietnia 2006 r.

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wraz z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu i Budownictwa.

Z poważaniem

(-) Kazimierz Marcinkiewicz

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2a, 4a, 5a-8 i 10.”;
- 2) w art. 4:
 - a) pkt 18 otrzymuje brzmienie:
 - „18) „świadectwo bezpieczeństwa” – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;”;
 - b) po pkt 18 dodaje się pkt 18a i 18b w brzmieniu:
 - „18a) „certyfikat bezpieczeństwa“ – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego;
 - 18b) „autoryzacja bezpieczeństwa“ – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań

niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej;“,

c) dodaje się pkt 38-48 w brzmieniu:

- „38) „Agencja“ – Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (Dz.Urz. UE L 164 z 29.04.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 214);
- 39) „system zarządzania bezpieczeństwem“ – organizację i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;
- 40) „wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)“ – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i zarządzania bezpieczeństwem;
- 41) „wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)“ – metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanie sposobu oceny poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- 42) „wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)“ – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;

- 43) „modernizacja” – wszelkie prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające ogólne osiągi podsystemu;
- 44) „odnowienie” – wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają ogólnych osiągnięć podsystemu;
- 45) „wypadek” – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- a) kolizje (zderzenia, najechania, starcia),
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 46) „poważny wypadek” – wypadek spowodowany kolizją lub wykolejeniem pociągu:
- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi, lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro,
- mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
- 47) „incydent” – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;

- 48) „postępowanie” – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.”;
- 3) w art. 13:
- a) w ust. 2:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, oraz prowadzenie rejestrów tych dokumentów;“,
 - po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
 - „1a) kontrola spełniania warunków i wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa i świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych z przepisami prawa wspólnotowego i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa;”,
 - uchyla się pkt 7,
 - pkt 8 otrzymuje brzmienie:
 - „8) monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozszerzanie zakresu regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa;”,
 - dodaje się pkt 9 i 10 w brzmieniu:
 - „9) prowadzenie krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

- 10) analiza raportów w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4.”,
- b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:
- „7. Prezes UTK przedstawia corocznie, do końca lipca, ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.”,
- c) po ust. 7a dodaje się ust. 7b w brzmieniu:
- „7b. Prezes UTK, w terminie 30 dni, zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, zmianę lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18a i 18b. Zgłoszenie powinno zawierać nazwę i adres przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – także jego przyczyny.”,
- d) ust. 8 otrzymuje brzmienie:
- „8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru, mając na uwadze skuteczność kontroli oraz właściwe wykorzystanie jej wyników.”;
- 4) w art. 16 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5 000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania tych dokumentów;”;
- 5) w art. 17:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Producenci, podmioty zajmujące się utrzymaniem, dostawcy materiałów i części są obowiązani zapewnić, że pojazdy kolejowe, zespoły, podzespoły i części są zgodne z warunkami technicznymi i mogą być bezpiecznie eksploatowane przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.”,

b) uchyla się ust. 2-6;

6) po art. 17 dodaje się art. 17a w brzmieniu:

„Art. 17a. 1. Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy zdolny spełniać wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa i z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

2. Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem, tak aby systemy te:

1) spełniały określone wymagania dostosowane do charakteru, rozmiaru i innych warunków prowadzonej działalności;

2) zapewniały nadzór nad ryzykiem związanym z wprowadzeniem przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług związanych z utrzymaniem,

3) uwzględniały ryzyko społeczne oraz działalności osób trzecich.

3. Zarządca infrastruktury tworzy system zarządzania bezpieczeństwem, tak aby uwzględniał on skutki działania przewoźników kolejowych oraz stwarzał warunki umożliwiające wykonywanie zadań wszystkim przewoźnikom kolejowym zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, krajowymi przepisami bezpieczeństwa i warunkami określonymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. System ten powinien zapewniać koordynację działań zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych w sytuacjach awaryjnych na danej sieci kolejowej.
4. Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi przedstawiają corocznie, w terminie do końca drugiego kwartału, Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa.
5. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 4, powinny zawierać:
 - 1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa;
 - 2) przedstawienie realizacji krajowych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) w zakresie prowadzonej działalności;
 - 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei;
 - 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.
6. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający:
 - 1) informacje:

- a) o stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI),
 - b) o ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei,
 - c) o wydanych certyfikatach i autoryzacjach bezpieczeństwa;
- 2) wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.
7. Roczny raport, o którym mowa w ust. 6, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następnego po okresie sprawozdawczym.
8. O każdej zmianie krajowych przepisów bezpieczeństwa minister właściwy do spraw transportu powiadamia Komisję Europejską, chyba że przyczyny zmiany przepisów będą związane z wdrożeniem TSI.
9. Jeżeli po przyjęciu wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) zamierza się wprowadzić nowe krajowe przepisy bezpieczeństwa wymagające wyższego poziomu bezpieczeństwa, lub mogące mieć wpływ na działalność przewoźników kolejowych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, minister właściwy do spraw transportu przeprowadza konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i przedkłada do akceptacji Komisji Europejskiej projekt tych przepisów wraz z uzasadnieniem przyczyn ich wprowadzenia.

10. Minister właściwy do spraw transportu zawiesi na okres 6 miesięcy wejście w życie przepisów, o których mowa w ust. 9, w przypadku gdy Komisja Europejska wyrazi wątpliwości odnośnie do zgodności ze wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa (CSM), lub odnośnie do spełnienia przynajmniej wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST), lub uzna, że projekt ten tworzy dyskryminacje lub wprowadza ukryte restrykcje w transporcie kolejowym między państwami członkowskimi Unii Europejskiej.
 11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), które powinny być umieszczane przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, kierując się potrzebą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.”;
- 7) art. 18 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 18. 1. Dokumentem uprawniającym:
- 1) zarządcę infrastruktury do zarządzania infrastrukturą kolejową jest autoryzacja bezpieczeństwa;
 - 2) przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa.
2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są zarządcy infrastruktury, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych oraz zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez

ra jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych.

3. Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przewoźnicy kolejowi wykonujący wyłącznie przewozy po liniach kolejowych, o których mowa w ust. 2.
4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi, o których mowa w ust. 2 i 3, oraz użytkownicy bocznic kolejowych obowiązani są uzyskać świadectwa bezpieczeństwa.”;

8) po art. 18 dodaje się art. 18a-18f w brzmieniu:

„Art. 18a. 1. Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Autoryzacja bezpieczeństwa obejmuje:

- 1) dokument potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;
 - 2) dokument potwierdzający akceptację wewnętrznych regulacji w celu spełnienia przez zarządcę infrastruktury określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji.
3. Autoryzacja bezpieczeństwa jest wydawana na okres 5 lat i przedłużana co 5 lat na wniosek zarządcy infrastruktury.
 4. W przypadku dokonania istotnych zmian w infrastrukturze, sygnalizacji, w zasilaniu energią lub w zasadach eksploatacji i utrzymania infrastruktury, posiadacz autoryzacji bezpieczeństwa bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4, autoryzacja bezpieczeństwa powinna być aktualizowana w całości lub w części.
6. Prezes UTK może:
 - 1) żądać od zarządcy infrastruktury wystąpienia o zmianę autoryzacji bezpieczeństwa – po zmianie przepisów bezpieczeństwa;
 - 2) cofnąć autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji, w przypadku gdy uzna, że autoryzowany zarządca infrastruktury nie spełnia warunków w zakresie bezpieczeństwa.

Art. 18b. 1. Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu, który po raz pierwszy rozpoczął lub zarejestrował swoją działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności kolejowej i składa się z:

- 1) części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;
- 2) części sieciowej akceptującej wewnętrzne regulacje w celu spełnienia przez przewoźnika kolejowego określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci; wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, stosowania certyfikacji personelu kolejowego i posiadania przez przewoźnika kolejowego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów pojazdów kolejowych.

2. Certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dla danego rodzaju działalności jest ważny na terytorium Unii Europejskiej.
3. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy zamierza wykonywać dodatkowo inny rodzaj kolejowych usług transportowych Prezes UTK wydaje krajowy certyfikat bezpieczeństwa, zgodnie z ust. 1 pkt 2.
4. Certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany na okres 5 lat i przedłużany co 5 lat na wniosek przewoźnika kolejowego.
5. W przypadku dokonania zmian dotyczących rodzaju i zakresu działalności, nowej kategorii personelu lub nowego typu pojazdów kolejowych, przewoźnik kolejowy bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK. Istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności wymagają zmiany certyfikatu bezpieczeństwa w całości lub w części.
6. Prezes UTK może dokonać zmiany odpowiedniej części certyfikatu bezpieczeństwa, po każdej zmianie przepisów bezpieczeństwa.
7. O decyzji cofnięcia dodatkowych krajowych certyfikatów bezpieczeństwa Prezes UTK powiadamia władzę bezpieczeństwa innego państwa, która wydała certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.
8. Prezes UTK cofa certyfikat bezpieczeństwa w części lub w całości, w przypadku gdy przewoźnik kolejowy:
 - 1) przestał spełniać warunki wydania certyfikatu bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji;
 - 2) nie podjął działalności w okresie 12 miesięcy od uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

Art. 18c. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa, w części dotyczącej systemów zarządzania bezpieczeństwem w terminie 4 miesięcy od daty złożenia wniosków.

- Art. 18d. 1. Pracownikom przewoźników kolejowych ubiegających się o certyfikat bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach dla maszynistów i drużyn pociągowych oraz swobodny i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego, jeżeli szkolenie takie jest warunkiem uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.
2. Szkolenie powinno obejmować znajomość tras i procedur, systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych.
 3. Pracownikom zarządcy infrastruktury wykonującym istotne zadania dotyczące bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach oraz niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego.
 4. Szkolenia, o których mowa w ust. 1-3, organizują przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury, którzy ponoszą odpowiedzialność za poziom wyszkolenia i kwalifikacji pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem.
 5. Jeżeli przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury nie ma warunków do organizowania szkoleń, o których mowa w ust. 1-3, lub przeprowadzania egzaminów, kieruje odpłatnie pracownika do innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Opłata za szkolenie lub egzamin stanowi dochód podmiotów prowadzących szkolenie lub egzamin.

6. Opłata za szkolenie i egzamin powinna uwzględniać wyłącznie uzasadnione koszty oraz niewielki zysk, nieprzekraczający 10% tych kosztów. Opłatę tę ustala się na niedyskryminujących zasadach.
7. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury organizujący szkolenie lub egzamin wydaje zainteresowanemu dokument potwierdzający odbycie szkolenia lub złożenie egzaminu.
8. Nadzór nad szkoleniami i egzaminem w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa sprawuje Prezes UTK.
9. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury zatrudniając nowych maszynistów i drużyny pociągowe oraz innych pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem biorą pod uwagę odbyte szkolenia, kwalifikacje i doświadczenia kandydatów do pracy zdobyte wcześniej u innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury.
10. Pracownik przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury ma prawo do uzyskania kopii dokumentów potwierdzających jego szkolenia, kwalifikacje i doświadczenia.

Art. 18e. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, podstawowe wymagania i elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wymagane dokumenty dla uzyskania sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa, mając na uwadze zarządzanie bezpieczeństwem na różnych szczeblach struktury organizacyjnej zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego oraz zapewnienie ciągłego doskonalenia tego systemu.

Art. 18f. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa wraz z listą wymaganych dokumentów;
 - 2) sposób uzyskiwania dostępu do sieci, o którą ubiegają się przewoźnicy kolejowi w sieciowej części certyfikatu – mając na uwadze ułatwienie dostępu do wykonywania przewozów kolejowych.”;
- 9) w art. 19 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki, tryb wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.”;
- 10) w art. 23:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz użytkownicy bocznic kolejowych prowadzą rejestr pojazdów kolejowych.”,
 - b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2e w brzmieniu:

„2a. Na pojazdy kolejowe, na które wydano świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej w sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa, o której mowa w art. 18b ust. 1 pkt 2, które nie są w pełni objęte TSI, należy uzyskać świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji, jeżeli świadectwo takie jest wymagane.

2b. Prezes UTK wydaje przewoźnikowi z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej świadectwo dopusz-

czenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego po przedstawieniu zestawu dokumentacji technicznej zawierającej:

- 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji lub zezwolenia wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej wraz z dokumentacją zawierającą przebieg eksploatacji i utrzymania oraz modernizacji pojazdów kolejowych, w przypadku gdy modernizacja nastąpiła po uzyskaniu świadectwa lub zezwolenia;
 - 2) dane techniczne, plany utrzymania, dokumentację techniczno-ruchową i inne charakterystyki ruchowe;
 - 3) dowody zgodności charakterystyki technicznej i operacyjnej pojazdów kolejowych z systemem zasilania w energię, systemem sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji, szerokością torów, skrajniami budowli, maksymalnym dopuszczalnym naciskiem osi i innymi ograniczeniami sieci kolejowej;
 - 4) informacje o odstępstwach od krajowych przepisów bezpieczeństwa, niezbędne do wydania świadectwa oraz dowody oparte na ocenie ryzyka potwierdzające, że dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji nie przekroczy dopuszczalnych zakłóceń w sieci kolejowej.
- 2c. Prezes UTK w celu stwierdzenia zgodności, z ograniczeniami, o których mowa w ust. 2b pkt 3, może żądać wykonania jazd próbnych, określając ich przedmiot i zakres.
- 2d. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego w terminie 4 miesięcy od daty złożenia kompletu dokumentów technicznych oraz protokołów z

jazd próbnych. Decyzja może zawierać dodatkowe warunki i ograniczenia.

2e. Dokumenty i informacje przedstawiane Prezesowi UTK przedkładane są w języku polskim.”;

11) w art. 25a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Transeuropejski system kolei dużych prędkości dzieli się na podsystemy o nazwach:

1) strukturalne:

- a) infrastruktura,
- b) energia,
- c) sterowanie,
- d) ruch kolejowy,
- e) tabor;

2) funkcjonalne:

- a) utrzymanie,
- b) telematyka.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 1 i 2, określają TSI.”;

12) w art. 25d:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku gdy TSI nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską lub w przypadkach określonych w art. 25f Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Prezes UTK przekazuje listę, o której mowa w ust. 1, Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej za każdym razem, gdy jest zmieniana.”;

13) w art. 25f ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dla podsystemów i składników interoperacyjności nie stosuje się odpowiednich TSI:

1) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości w przypadku:

a) publikacji nowych TSI w czasie:

- zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej, modernizacji lub odnowienia istniejącej linii kolejowej,
- oddawania do eksploatacji linii kolejowej,
- eksploatacji linii kolejowej – gdy TSI dotyczą warunków eksploatacji lub utrzymania,

b) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącej linii kolejowej – gdy skrajnia ładunkowa, prześwit toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tej linii nie są zgodne z TSI,

c) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii – gdy zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,

d) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolei dużych prędkości w następstwie wypadku kolejowego, poważnego wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI,

- e) projektów nowych linii kolejowych, odnowienia lub modernizacji istniejących linii kolejowych – gdy istniejąca sieć kolejowa nie jest powiązana z siecią kolei krajów członkowskich Unii Europejskiej lub jest oddzielona obszarem morskim od tej sieci;
- 2) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej w przypadku:
- a) publikacji nowych TSI w czasie:
 - zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej, modernizacji lub odnowy istniejącej linii kolejowej,
 - oddawania do eksploatacji linii kolejowej,
 - eksploatacji linii kolejowej – gdy TSI dotyczą warunków eksploatacji lub utrzymania,
 - b) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącej linii kolejowej – gdy skrajnia budowli, prześwit toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tej linii nie są zgodne z TSI,
 - c) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii – gdy zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,
 - d) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolei konwencjonalnej w następstwie wypadku kolejowego, poważnego wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI,
 - e) projektów nowych linii kolejowych lub odnowienia istniejących linii kolejowych – gdy istniejąca sieć

kolejowa nie jest powiązana z siecią kolei krajów członkowskich Unii Europejskiej lub jest oddzielona obszarem morskim od tej sieci;

- f) wagonów jadących do lub z państw nienależących do Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tego, który jest stosowany na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.”;

14) w art. 25g:

- a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. Zarządca infrastruktury prowadzi rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową, wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei.
- 2. Przewoźnik kolejowy oraz inny podmiot eksploatujący pojazdy kolejowe w transeuropejskim systemie kolei prowadzi rejestr taboru interoperacyjnych pojazdów kolejowych obejmujący elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych.”,

- b) uchyla się ust. 3,

- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

- „4. Kopie rejestrów, o których mowa w ust. 1 i 2, Prezes UTK przekazuje zainteresowanym państwom Unii Europejskiej oraz Agencji. Kopie rejestrów będą udostępniane zainteresowanym przedsiębiorcom w siedzibie Prezesa UTK.”,

- d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

- „4a. Prezes UTK w prowadzonym przez siebie krajowym rejestrze pojazdów kolejowych nadaje każdemu z pojazdów wprowadzanych do rejestru alfanumeryczny kod identyfikacyjny, który jest nanoszony na pojazd.

- 4b. Rejestr, o którym mowa w ust. 4a, powinien zawierać w szczególności:

- 1) odnośniki do deklaracji weryfikacji zgodności i podmiotu, który ją wydał;
- 2) odnośniki do rejestru taboru, o którym mowa w ust. 2;
- 3) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego lub leasingobiorcy;
- 4) informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu;
- 5) ważne dla bezpieczeństwa informacje dotyczące utrzymania pojazdu.”,

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, zakres informacji umieszczanych i wykreślanych z rejestrów, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz terminy ich aktualizacji, mając na uwadze ułatwienie użytkownikom korzystania z transeuropejskiego systemu kolei.”;

15) w art. 25k:

a) ust. 2-4 otrzymują brzmienie:

„2. W przypadku planowanego odnowienia lub modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dla transeuropejskiego systemu kolei zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację projektu.

3. Na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, Prezes UTK stwierdza, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania lub zmiany decyzji o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji po modernizacji lub odnowieniu.

4. Prezes UTK wydaje decyzję o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji, gdy przewidywane prace

mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Prezes UTK przekazuje decyzję, o której mowa w ust. 3, Komisji Europejskiej oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej.”;

16) po rozdziale 5 dodaje się rozdział 5a w brzmieniu:

„Rozdział 5a

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

- Art. 28a. 1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca badania wypadków i incydentów kolejowych, zwana dalej „Komisją”.
2. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.
 3. W skład Komisji wchodzi: przewodniczący, zastępca, sekretarz i pozostali członkowie.
 4. Komisja składa się z członków stałych i członków doraźnych wyznaczanych z listy ministra właściwego do spraw transportu przez przewodniczącego Komisji do udziału w postępowaniu.
 5. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków stałych Komisji stosuje się ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.³⁾), z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. Z dniem wyznaczenia z członkiem Komisji zawiera się umowę o pracę.
 6. Przewodniczącego Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu na okres 5 lat, z zastrzeżeniem ust. 9.

7. Zastępcę przewodniczącego i sekretarza wyznacza minister właściwy do spraw transportu, na wniosek przewodniczącego Komisji.
8. Członka Komisji wyznacza minister właściwy do spraw transportu po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji.
9. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Komisji uchwalony bezwzględną większością głosów, odwołać przewodniczącego lub cofnąć wyznaczenie innemu członkowi Komisji.
10. Członkiem Komisji może zostać osoba, która:
 - 1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;
 - 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
 - 3) nie była karana za przestępstwo popełnione umyślnie;
 - 4) spełnia wymagania w zakresie wykształcenia.
11. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, niespełniania wymagań określonych w ust. 10 lub przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.
12. W skład Komisji mogą wchodzić specjaliści z zakresu:
 - 1) prowadzenia ruchu kolejowego;
 - 2) projektowania, budowy i utrzymania linii, węzłów i stacji kolejowych;
 - 3) urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym i łączności;
 - 4) pojazdów kolejowych;
 - 5) elektroenergetyki kolejowej;
 - 6) przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

13. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające wykształcenie wyższe, odpowiednie uprawnienia oraz co najmniej pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie.
14. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał.
15. W skład Komisji badającej wypadek lub wydarzenie kolejowe nie mogą wchodzić członkowie doraźni zatrudnieni w jednostkach organizacyjnych, których infrastruktura, pracownicy lub pojazdy uczestniczyli w zdarzeniu.
16. Członkom doraźnym Komisji przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.
17. Członek Komisji nie może występować w roli biegłego sądowego w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.
18. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeb, eksperci, a także osoby obsługi.
19. Ekspertom za udział w pracach Komisji oraz sporządzanie opinii lub ekspertyzy przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.

- Art. 28b. 1. Do czasu pracy członka stałego Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.
2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków stałych Komisji nie przekracza 1 miesiąca.
 3. Rozkład czasu pracy jest ustalany na okres nie krótszy niż 2 tygodnie, a w razie zaistnienia wypadku lub incydentu kolejowego na bieżąco.

4. W razie zaistnienia wypadku lub incydentu kolejowego dobowy wymiar czasu pracy członka Komisji może być wydłużony do 16 godzin.
5. Okres odpoczynku po wydłużeniu czasu pracy, o którym mowa w ust. 4, nie może być krótszy niż 8 godzin, pozostały czas odpoczynku stanowiący różnicę między liczbą przepracowanych godzin a liczbą udzielonego odpoczynku udziela się członkowi Komisji w okresie 7 dni od zakończenia pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy.
6. W razie zaistnienia wypadku lub incydentu, odpoczynek, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, może być udzielony w ciągu 7 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.
7. Członek Komisji pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do podjęcia czynności badawczych (dyżur). Za czas dyżuru pełnionego w domu przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z ilości godzin pozostawania na dyżurze pomnożonej przez 30% stawki godzinowej wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.
8. W momencie powiadomienia o konieczności przystąpienia do czynności badawczych członek Komisji jest obowiązany do niezwłocznego podjęcia tych czynności.
9. Czas dojazdu na miejsce zdarzenia, liczony od momentu powiadomienia członka Komisji o konieczności przystąpienia do badania wypadku lub incydentu do momentu przybycia na to miejsce, a także czas powrotu z tego miejsca do siedziby Komisji lub miejsca zamieszkania, wlicza się do czasu pracy.

10. Minister właściwy do spraw transportu na wniosek przewodniczącego Komisji może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza siedzibę Komisji. Okres oddelegowania określa przewodniczący Komisji.
 11. Do członków Komisji nie stosuje się przepisu art. 151⁵ § 2 zdanie drugie Kodeksu pracy.
- Art. 28c. Do członków stałych Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21-24, 26, 28 i 42¹ ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 86, poz. 953, z późn. zm.⁴).
- Art. 28d. 1. Minister właściwy do spraw transportu ujmuje w części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, ekspertów, osób obsługi oraz wyposażenie techniczne Komisji, koszty szkolenia, koszty publikacji materiałów Komisji, a także koszty ekspertyz.
2. Obsługę Komisji sprawują odpowiednie komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.
 3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji, mając na uwadze, w szczególności, dane niezbędne do identyfikacji tych osób.
 4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz jej strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań.
- Art. 28e. 1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku spowodowanym kolizją lub wykole-

jeniem pociągu na sieci kolejowej, z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory.

2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadków i incydentów, które w nieznacznich różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.
3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu podejmuje przewodniczący Komisji, nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu, biorąc pod uwagę:
 - 1) wagę wypadku lub incydentu;
 - 2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;
 - 3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
 - 4) wnioski zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej.
4. W terminie tygodnia od dnia podjęcia decyzji o rozpoczęciu postępowania Komisja informuje o tym Agencję, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne.

Art. 28f. 1. Zakres postępowania i procedury ustala Komisja w zależności od wniosków, jakie zamierza uzyskać z wypadku lub incydentu w celu poprawy bezpieczeństwa, z uwzględnieniem przepisów art. 28h, 28j i 28k.

2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od postępowania sądowego i nie obejmuje ustalania winy lub odpowiedzialności.

Art. 28g. Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania wypadków i incydentów Komisji.

Art. 28h. 1. Po otrzymaniu informacji o wypadku lub incydencie Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do:

- 1) badania stanu istniejącego infrastruktury kolejowej, w tym urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz pojazdów kolejowych;
 - 2) zabezpieczenia dokumentacji mającej związek z wypadkiem lub incydentem;
 - 3) zabezpieczenia danych zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące w celu poddania ich badaniom lub analizom;
 - 4) przesłuchania personelu pociągu i innych pracowników kolejowych uczestniczących w wypadku lub incydencie oraz innych świadków, lub ma dostęp do wyników przesłuchań.
2. Komisja ma prawo:
 - 1) dostępu do protokołów oględzin i otwarcia zwłok ofiar śmiertelnych wypadków kolejowych;

- 2) dostępu do wszystkich informacji mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego i Urząd Transportu Kolejowego;
 - 3) żądania od związanych z wypadkiem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz.
3. Komisja powinna po przeprowadzeniu niezbędnych badań i czynności w możliwie najkrótszym czasie umożliwić zarządcy udostępnienie infrastruktury dla ruchu kolejowego.

Art. 28i. W razie konieczności Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w sprawie wypadków i incydentów kolejowych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub Agencji o przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen.

- Art. 28j. 1. W przypadku gdy nie ma możliwości ustalenia, w którym państwie wydarzył się wypadek lub incydent, lub jeżeli wydarzył się na granicy lub w jej pobliżu, Komisja uzgadnia z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie wypadków i incydentów kolejowych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, który z podmiotów prowadzi postępowanie lub uzgadnia prowadzenie postępowania we współpracy.
2. W przypadku prowadzenia postępowania przez Komisję, podmiot, z którym przeprowadzono uzgodnienia, o których mowa w ust. 1, ma prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników.
 3. Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie

mioty prowadzące postępowanie w sprawie wypadków i incydentów kolejowych z państw członkowskich Unii Europejskiej, których przewoźnicy kolejowi uczestniczyli w wypadku lub incydencie.

Art. 28k. 1. Komisja prowadzi postępowanie w sposób pozwalający na wysłuchanie uczestników, świadków i innych zainteresowanych oraz umożliwia im dostęp do wyników postępowania.

2. O prowadzonym postępowaniu i jego postępach Komisja informuje właściwego zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego, Prezesa UTK, organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, poszkodowanych, osoby bliskie ofiar śmiertelnych, właścicieli zniszczonego mienia, producentów, służby ratunkowe oraz innych zainteresowanych, w miarę możliwości, umożliwiając im przedkładanie opinii w sprawie postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów.

Art. 28l. 1. Komisja sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom i incydentom kolejowym, przyjmując uchwałę w tym zakresie.

2. Zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom i incydentom kolejowym nie mogą obejmować ustalania winy lub odpowiedzialności.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zawartość raportu z postępowania w sprawie wypadków lub incydentów, mając na uwadze skutki wypadków lub incydentów.

4. Komisja przedkłada raport z postępowania podmiotom, o których mowa w art. 28k ust. 2, oraz zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak również Agencji.
5. Komisja ogłasza raport z postępowania niezwłocznie po jego sporządzeniu, nie później jednak niż 12 miesięcy od dnia zdarzenia.
6. Komisja sporządza do dnia 30 marca roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim zawierający wydane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport ogłaszany jest nie później niż do dnia 30 września.
7. Komisja ogłasza raporty, o których mowa w ust. 1 i 6, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.
8. Zalecenia, o których mowa w ust. 6, są przekazywane Prezesowi UTK, a w uzasadnionych przypadkach innym zainteresowanym podmiotom, w tym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.
9. Prezes UTK nadzoruje w ramach swoich kompetencji realizację zaleceń powypadkowych przekazywanych przez Komisję.
10. Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają Komisji oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji informację o realizacji zaleceń przekazanych przez Komisję oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Art. 28m. 1. Postępowanie w sprawach wypadków i incydentów kolejowych prowadzi komisja kolejowa, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku podjęcia postępowania przez Komisję, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.
3. W skład komisji kolejowych wchodzi, w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych lub zarządców infrastruktury, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma związek z tym wypadkiem lub incydemem.
4. Przewodniczącym komisji kolejowej jest przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej właściwej dla miejsca wypadku lub incydemu.
5. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje przewodniczący Komisji.

Art. 28n. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób powiadamiania o wypadkach i incydentach na liniach kolejowych oraz sposób prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych, mając na uwadze konieczność ograniczenia skutków wypadków i incydemów kolejowych.

Art. 28o. Przepisów rozdziału 5a nie stosuje się do zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 18 ust. 2, i prze-

woźników kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 3.”;

17) w art. 33:

a) ust. 5a otrzymuje brzmienie:

„5a. Zarządca infrastruktury, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość łącznego planowanego kosztu udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 5b.”,

b) po ust. 5a dodaje się ust. 5b w brzmieniu:

„5b. Umowa, o której mowa w art. 38a ust. 2, może stanowić, że obniżenie planowanego kosztu udostępniania infrastruktury kolejowej i wysokości opłat za korzystanie z niej, o przewidywane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, może dotyczyć wszystkich kolejowych przewozów osób albo kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.”;

18) art. 66 otrzymuje brzmienie:

„Art. 66. 1. Karze pieniężnej podlega zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:

- 1) stosuje opłaty za udostępnienie infrastruktury kolejowej naliczone niezgodnie z zasadami określonymi w art. 33;
- 2) zarządzając infrastrukturą kolejową, nie zapewnia przewoźnikom kolejowym równego dostępu do infrastruktury kolejowej;

- 3) wbrew obowiązкови nie opracował regulaminu lub nie opublikował go w terminie przewidzianym ustawą oraz nie określił w regulaminie wszystkich wymagań, o których mowa w art. 32;
 - 4) nie udzielił informacji, o których mowa w art. 13 ust. 7a;
 - 5) prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego, o którym mowa w art. 18;
 - 6) nieterminowo przedkłada Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4;
 - 7) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika lub zarządcy infrastruktury;
 - 8) nie powiadamia Komisji wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 28g, o zaistniałym wypadku lub incydencie;
 - 9) utrudnia pracę Komisji.
2. Za naruszenie przez przedsiębiorcę każdego z przepisów ust. 1 Prezes UTK nakłada, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym.
 3. Niezależnie od kary pieniężnej określonej w ust. 1 i 2 Prezes UTK może nałożyć karę pieniężną na kierownika zarządcy i przewoźnika kolejowego, z tym że kara ta może być wymierzona w kwocie nie większej niż 300% jego wynagrodzenia miesięcznego.
 4. Kary pieniężne podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym i stanowią dochód budżetu państwa.”.

Art. 2. 1. Zarządcy infrastruktury posiadający świadectwa bezpieczeństwa są obowiązani wystąpić, w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, o której mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 zmienianej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, z zastrzeżeniem art. 18 ust. 2 tej ustawy.

2. Prezes UTK wydaje lub odmawia wydania autoryzacji bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

Art. 3. 1. Przewoźnicy kolejowi posiadający świadectwa bezpieczeństwa są obowiązani wystąpić, w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 zmienianej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, z zastrzeżeniem art. 18 ust. 3 tej ustawy.

2. Prezes UTK wydaje lub odmawia wydania certyfikatu bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

Art. 4. 1. Do czasu wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 18e i art. 19 ust. 4 zmienianej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, Prezes UTK wydaje przedsiębiorcy, który wystąpił z wnioskiem o wydanie świadectwa bezpieczeństwa, autoryzacji bezpieczeństwa albo certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwo bezpieczeństwa na podstawie przepisów dotychczasowych.

2. Świadectwa bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:

- 1) zarządcom infrastruktury i przewoźnikom kolejowym, o których mowa w art. 18 ust. 2 i 3 zmienianej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz użytkownikom bocznic, zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane;
- 2) zarządcom infrastruktury i przewoźnikom kolejowym, którzy są obowiązani wystąpić o wydanie odpowiednio autoryzacji

bezpieczeństwa albo certyfikatu bezpieczeństwa, zachowują ważność do dnia wydania tych dokumentów.

Art. 5. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

1) art. 13 ust. 8 zmienianej ustawy, w zakresie:

- a) trybu wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 8 zmienianej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
- b) zasad powiadamiania o wypadkach kolejowych oraz trybie pracy komisji powypadkowych zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 28n zmienianej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;

2) art. 16 ust. 4 i art. 19 ust. 4 zmienianej ustawy zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 16 ust. 4 i art. 19 ust. 4 zmienianej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

- dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.Urz. UE L 164 z 30.04.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 227),
- dyrektywy 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei

konwencyonalnej (Dz.Urz. UE L 164 z 30.04.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34, str. 838).

- ²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63.
- ³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407 oraz z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398.
- ⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, Nr 123, poz. 1353 i Nr 128, poz. 1403, z 2002 r. Nr 153, poz. 1271 i Nr 240, poz. 2052 oraz z 2005 r. Nr 10, poz. 71 i Nr 169, poz. 1417.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy zmieniający ustawę o transporcie kolejowym transponuje do prawa polskiego tzw. „drugi pakiet kolejowy”, na który składają się:

- 1) dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei),
- 2) dyrektywa 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

W skład drugiego pakietu kolejowego wchodzi również rozporządzenie nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową, które nie wymaga implementacji, ponieważ obowiązuje wprost oraz dyrektywa 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, która została transponowana w przyjętej przez Sejm RP w dniu 16 grudnia 2005 r. ustawie o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie innych ustaw.

Zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE dokumentem uprawniającym zarządcę do zarządzania infrastrukturą jest autoryzacja bezpieczeństwa, natomiast dokumentem uprawniającym przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa.

Dotychczasowe przepisy ustawy o transporcie kolejowym, ze względów bezpieczeństwa, nakładają obowiązek uzyskania świadectw bezpieczeństwa przez wszystkich przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych oraz przez wszystkich zarządców infrastruktury, nawet wyodrębnionych organizacyjnie linii kolejowych. Zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE w projekcie ustawy przewidziano zwolnienie z obowiązku uzyskania autoryzacji

bezpieczeństwa tych zarządców infrastruktury, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych oraz prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych, a także przewoźników kolejowych wykonujących przewozy po tych liniach. Zwolnienie z tego obowiązku przewidziano również dla użytkowników bocznic kolejowych. Podmioty te są obowiązane uzyskać świadectwa bezpieczeństwa według dotychczasowych przepisów, które nie ulegają zmianie.

W projekcie wprowadzono zmiany określone w transponowanych dyrektywach 2004/49/WE i 2004/50/WE; i tak w:

1) art. 1 pkt 1

Proponowana zmiana brzmienia w art. 2 pkt 2 spowoduje, że do bocznic kolejowych nie będzie stosował się rozdział 2a dotyczący budowy i przebudowy linii kolejowych określonych w Narodowym Planie Rozwoju oraz zgodnie z art. 2 dyrektywy 2004/49/WE rozdział 5a dotyczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,

2) art. 1 pkt 2

– lit. a projektu

Proponowana definicja świadectwa bezpieczeństwa, dokumentu, który są obowiązani uzyskać zarządcy infrastruktury oddzielonej od reszty sieci kolejowej, przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy wyłącznie po tej infrastrukturze oraz użytkownicy bocznic kolejowych,

– lit. b projektu

Proponowane definicje certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa są zgodne z art. 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE,

– lit. c projektu

Proponowane definicje są zgodne z rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz dyrektywami 2004/49/WE i 2004/50/WE. Definicja odnowienia zawiera w sobie takie prace, które obecnie są określane jako remont kapitalny i naprawa główna,

3) art. 1 pkt 3

– lit. a projektu

- Projektowany przepis polega, zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, na upoważnieniu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) do wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji, certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa oraz kontroli spełniania warunków i wymagań w nich zawartych oraz do kontroli zgodności działania zarządców i przewoźników z przepisami prawa wspólnotowego i krajowego w zakresie bezpieczeństwa,
- proponowane nowe brzmienie pkt 8 jest zgodne z art. 16 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE,
- projektowane brzmienie pkt 9 jest implementacją art. 14 ust. 4 lit. b dyrektywy 2001/16/WE zmienionej dyrektywą 2004/50/WE,
- projektowane brzmienie pkt 10 dotyczy analizy raportów w sprawie bezpieczeństwa składanych przez zarządców i przewoźników kolejowych, zgodnie z projektowanym art. 17a ust. 4, i stanowi implementację art. 9 ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE,

– lit. b projektu

Zgodnie z art. 17a ust. 4 raporty od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych powinny być przekazywane Prezesowi UTK corocznie do końca czerwca; Prezes UTK przedstawia corocznie ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego do końca lipca,

– lit. c projektu

Projektowane brzmienie ust. 7b stanowi transpozycję art. 10 ust. 6 i art. 11 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE,

– lit. d projektu

Nowe brzmienie ust. 8 w art. 13 jest konsekwencją dodania rozdziału 5a dotyczącego badania wypadków i incydentów kolejowych,

4) art. 1 pkt 4

Proponowane nowe brzmienie pkt 1 w art. 16 ust. 2 dotyczy maksymalnej wysokości opłaty za wydanie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatu

bezpieczeństwa, przy czym proponuje się ustalenie tej opłaty w wysokości jak za świadectwo bezpieczeństwa,

5) art. 1 pkt 5

- lit. a – dodawany do art. 17 ust. 1a ma zapewnić odpowiedzialność dostawców materiałów i części za bezpieczną ich eksploatację przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury,
- lit. b – w związku z dodaniem rozdziału 5a dotyczącego badania wypadków i incydentów kolejowych uchyla się dotychczasowe ust. 2-6,

6) art. 1 pkt 6

Proponowane brzmienie w art. 17a ust. 1-5 stanowi transpozycję art. 9 ust. 1-6 dyrektywy 2004/49/WE i dotyczy obowiązku tworzenia przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz przedstawiania Prezesowi UTK rocznych raportów w sprawie bezpieczeństwa. Z kolei Prezes UTK (ust. 6), jako organ bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18 ww. dyrektywy, sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa kolei i ogłasza go, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje Europejskiej Agencji Kolejowej w terminie do dnia 30 września każdego roku. Natomiast proponowane brzmienie ust. 8 stanowi transpozycję art. 18 i załącznika I do dyrektywy 2004/49/WE. Projektowane przepisy ust. 9 i 10 określają procedurę postępowania w zakresie wprowadzania nowych krajowych przepisów bezpieczeństwa wymagających wyższego poziomu bezpieczeństwa lub mogących mieć wpływ na działalność przewoźników z innych państw UE. Ust. 11 wprowadza upoważnienie ustawowe do określenia, w drodze rozporządzenia, informacji o CSI umieszczanych w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa,

7) art. 1 pkt 7

Projektowane brzmienie art. 18 dotyczy obowiązku uzyskania przez zarządcę infrastruktury autoryzacji bezpieczeństwa oraz obowiązku uzyskania przez przewoźników certyfikatu bezpieczeństwa. Przewidziano zwolnienie z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa tych zarządców infrastruktury, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich

przewozów aglomeracyjnych i regionalnych oraz prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych, a także przewoźników kolejowych wykonujących przewozy po tych liniach. Zwolnienie z tego obowiązku przewidziano również dla użytkowników bocznic kolejowych. Podmioty te obowiązane są uzyskać świadectwa bezpieczeństwa,

8) art. 1 pkt 8

- Projektowane brzmienie art. 18a upoważnia Prezesa UTK do wydawania autoryzacji bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury mającym siedzibę na terytorium RP, określa co powinna zawierać autoryzacja i na jaki okres jest wydawana oraz określa kompetencje Prezesa UTK odnośnie do autoryzacji; stanowi to transpozycję art. 11 ust. 1-2 dyrektywy 2004/49/WE,
- projektowane brzmienie art. 18b upoważnia Prezesa UTK do wydawania certyfikatu bezpieczeństwa, szczególnie przewoźnikowi kolejowemu, który po raz pierwszy rozpoczął lub zarejestrował swoją działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Przepis ten stanowi, że certyfikat ten określa rodzaj i zakres działalności kolejowej i składa się z części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem oraz z sieciowej części certyfikatu potwierdzającej akceptację wewnętrznych regulacji w celu spełnienia określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci. Wymagania te dotyczą m.in. stosowania certyfikacji personelu kolejowego i posiadania przez przewoźnika kolejowego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Certyfikat w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem dla danego rodzaju działalności jest ważny na terytorium Unii Europejskiej. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy zamierza wykonywać inny rodzaj usług transportowych Prezes UTK wydaje sieciową część certyfikatu. Certyfikat jest przedłużany na wniosek przewoźnika co 5 lat. W artykule tym opisano również kompetencje Prezesa UTK odnośnie do certyfikatów. Stanowi on transpozycję art. 10 ust. 2-5 dyrektywy 2004/49/WE,

- projektowane brzmienie art. 18c określa 4-miesięczny termin na wydanie przez Prezesa UTK decyzji w sprawie wniosków o wydanie autoryzacji, bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa w części dotyczącej systemów zarządzania bezpieczeństwem; przepis ten stanowi transpozycję art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE,
- projektowane brzmienie art. 18d jest zgodne z art. 13 dyrektywy 2004/49/WE i przewiduje odpłatny, swobodny i niedyskryminujący dostęp maszynistów i drużyn pociągowych do szkoleń i egzaminów u innych przewoźników, jeżeli szkolenie takie jest warunkiem uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa. Możliwość uczestniczenia w szkoleniach powinni mieć również zapewnioną pracownicy zarządcy infrastruktury wykonujący istotne zadania dotyczące bezpieczeństwa. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury organizujący szkolenie lub egzamin powinien wydać dokument potwierdzający odbycie szkolenia lub złożenie egzaminu. Opłata powinna obejmować wyłącznie uzasadnione koszty z niewielkim nieprzekraczającym 10% tych kosztów zyskiem. Nadzór nad szkoleniami i egzaminem w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa sprawuje Prezes UTK. Przepisy określają również obowiązek dla pracodawcy uwzględniania przy zatrudnieniu pracownika jego kwalifikacji, doświadczenia i szkoleń zdobytych wcześniej u innych pracodawców oraz obowiązek wydawania kopii dokumentów potwierdzających nabyte kwalifikacje, doświadczenia i wyszkolenie,
- projektowane brzmienie art. 18e stanowi upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, podstawowych wymagań i elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wymaganych dokumentów dla uzyskania sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa i stanowi transpozycję art. 10 ust. 2a i 2b dyrektywy 2004/49/WE,
- projektowane brzmienie art. 18f stanowi, zgodnie z art. 12 ust. 2 i 3 dyrektywy 2004/49/WE, że minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa wraz z listą wymaganych

dokumentów oraz sposób uzyskiwania dostępu do sieci dla przewoźników kolejowych ubiegających się o sieciową część certyfikatu,

9) art. 1 pkt 9

Projektowane brzmienie art. 19 ust. 4 stanowi upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia warunków i trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa,

10) art. 1 pkt 10

– lit. a projektu

Przepis ten nakłada na przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i użytkowników bocznik obowiązek prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych,

– lit. b projektu

– Projektowane brzmienie w art. 23 ust. 2a nakłada obowiązek uzyskiwania świadectw dopuszczenia typu do eksploatacji na pojazdy kolejowe, na które wydano świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji w innym państwie członkowskim UE w sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa, który nie jest w pełni objęty TSI, jeżeli świadectwo takie jest wymagane,

– projektowane brzmienie w art. 23 ust. 2b określa, jakie dokumentacje powinien przedstawić przewoźnik z innego państwa członkowskiego UE, aby uzyskać od Prezesa UTK świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Stanowi to transpozycję art. 14 ust. 1-3 dyrektywy 2004/49/WE,

11) art. 1 pkt 11

Projektowane brzmienie w art. 25a ust. 1 zawiera zmiany dotyczące nowego podziału transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2004/50/WE,

12) art. 1 pkt 12

Projektowane brzmienie w art. 25d ust. 1 nakłada na Prezesa UTK obowiązek ustalenia listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, w przypadku gdy nie zostały ogłoszone TSI. Jest to zgodne z nowym brzmieniem art. 16 ust. 3 dyrektywy

2004/16/WE wprowadzonej dyrektywą 2004/50/WE. Natomiast brzmienie ust. 3 określa, że Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich UE ww. listę za każdym razem, gdy jest ona zmieniana. Jest to zgodne z nowym brzmieniem art. 7 dyrektywy 96/48/WE i 2004/16/WE wprowadzoną dyrektywą 2004/50/WE,

13) art. 1 pkt 13

Projektowane brzmienie w art. 25f ust. 1 jest zgodne z dyrektywą 2004/50/WE zmieniającą dyrektywę 96/48/WE i 2001/16/WE,

14) art. 1 pkt 14

Projektowane brzmienie w art. 25g ust. 1 jest zgodne z dyrektywą 2004/50/WE zmieniającą dyrektywę 96/48/WE i 2001/16/WE. W projekcie zobowiązano zarządcę infrastruktury do prowadzenia rejestru zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej, a przewoźnika kolejowego do prowadzenia rejestru taboru, wchodzących w skład transeuropejskiego systemu kolei. Natomiast do prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, zgodnie z art. 14 ust. 5 dyrektywy 2004/16/WE zmienionej dyrektywą 2004/50/WE, zobowiązano Prezesa UTK. W prowadzonym przez Prezesa UTK rejestrze każdemu z pojazdów wprowadzonych do krajowego rejestru pojazdów będzie nadawany alfanumeryczny kod identyfikacyjny, który następnie będzie nanoszony na pojazd. Rejestr ten będzie zawierać odnośniki do rejestrów prowadzonych przez przewoźników kolejowych, dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego lub użytkownika, informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu oraz ważne dla bezpieczeństwa informacje dotyczące utrzymania pojazdu. Uchylenie ust. 3 w art. 25g jest podyktowane faktem, że prowadzone przez zarządców infrastruktury rejestry infrastruktury wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu kolei powinny być aktualizowane na bieżąco. Natomiast prowadzone przez przewoźników kolejowych rejestry pojazdów mogących być eksploatowanych w tym systemie, powinny być elektroniczną oraz dynamiczną bazą danych prowadzoną w czasie rzeczywistym, służącą do prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Baza ta powinna być dostępna przez 7 dni w tygodniu przez 24 godz. na dobę,

15) art. 1 pkt 15

Projektowane brzmienie w art. 25k ust. 2-4 polega na zastąpieniu wyrazu „odtworzenie” wyrazem „odnowienie” zgodnie z definicją przyjętą w art. 4 pkt 44. Dodany ust. 5 jest zgodny z nowym art. 14 ust. 3 dyrektywy 2001/16/WE wprowadzoną dyrektywą 2004/50/WE,

16) art. 1 pkt 16

- Projektowane brzmienie art. 28a, dotyczące utworzenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych działającej przy ministrze właściwym do spraw transportu, zostało zaproponowane w celu realizacji nałożonego dyrektywą 2004/49/WE zobowiązania do zapewnienia prowadzenia postępowania w sprawie przyczyn wypadków i incydentów kolejowych przez stały organ. Organ ten zgodnie z art. 21 dyrektywy będzie niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, podmiotów ustalających ceny i przydzielających trasy pociągów, a także będzie niezależnym od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pełniącego funkcje władzy bezpieczeństwa i regulatora kolejowego. W artykule tym przewidziano, że Komisja składa się z członków stałych i członków doraźnych. Określono także specjalności w jakich wiedzę powinni posiadać członkowie Komisji, a także sposób nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy z jej członkami stałymi, sposób powoływania przewodniczącego, wyznaczania zastępcy i członków Komisji, a także podstawę prawną ich wynagradzania,
- projektowane brzmienie art. 28b przewiduje, że do czasu pracy członka Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z uwzględnieniem przepisów dotyczących czasu pracy, okresu wypoczynku oraz wynagradzania za dyżur pełniony w domu, określonymi w tym artykule,
- w projektowanym brzmieniu art. 28d jest mowa o zapewnieniu przez ministra właściwego do spraw transportu środków na działalność Komisji, wzorze legitymacji członka Komisji, zawarte jest także upoważnienie dla ministra do określenia, w drodze zarządzenia, regulaminu działania Komisji oraz jej struktury organizacyjnej,

- projektowane brzmienie art. 28e, zgodnie z art. 19 dyrektywy 2004/49/WE, nakłada na Komisję obowiązek powadzenia postępowania w każdym przypadku zaistnienia poważnego wypadku spowodowanego kolizją lub wykolejeniem pociągu na sieci kolejowej, z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory. Natomiast decyzję o prowadzeniu postępowania w sprawach innych wypadków i incydentów kolejowych podejmuje przewodniczący Komisji, nie później niż w ciągu tygodnia od dnia powiadomienia o wypadku lub incydencie. Zakres i procedury prowadzonego postępowania, o których mowa w art. 28f ustala Komisja w zależności od wniosków, jakie zamierza uzyskać z wypadku lub incyduentu w celu poprawy bezpieczeństwa, z uwzględnieniem przepisów art. 28h, 28j i 28k,
- projektowane brzmienie art. 28h określa uprawnienia Komisji po otrzymaniu informacji o wypadku lub incydencie kolejowym. W razie konieczności (art. 28i), zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w innych państwach członkowskich UE lub do Europejskiej Agencji Kolejowej o przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen,
- w projekcie określono także (art. 28k) sposób prowadzenia postępowania, informowania o jego przebiegu oraz (art. 28l) sporządzania i publikowania raportu z postępowania powypadkowego oraz rocznego raportu z prac Komisji, zawierającego opis badań z roku poprzedniego. Przepisy zawierają również procedurę postępowania, w przypadku gdy występują zalecenia powypadkowe,
- projektowane brzmienie art. 28m stanowi, że postępowanie w sprawach wypadków i incydentów kolejowych prowadzą komisje kolejowe, a w przypadku podjęcia decyzji o prowadzeniu postępowania przez Komisję, komisja kolejowa prowadzenie postępowania przekazuje Komisji. Artykuł ten przewiduje, że w skład komisji kolejowych wchodzi w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych lub zarządców infrastruktury, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma związek z tym zdarzeniem. Przewodniczącym komisji kolejowej wg projektu będzie

przedstawiciel zarządcy infrastruktury właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.

Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe będzie sprawował Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Projektowany przepis art. 28o jest zgodny z art. 2 dyrektywy 2004/49/WE. Przewidywane w projekcie ustawy utworzenie i funkcjonowanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych już w 2006 r. spowoduje koszty w wysokości ok. 370 tys. zł.

Koszty funkcjonowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w 2007 r. szacuje się na kwotę ok. 1 510 tys. zł.

Natomiast w 2008 r. przewiduje się wpływ do budżetu państwa wielkości ok. 300 tys. zł za czynności Prezesa UTK związane z wydawaniem autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa. Wg danych Urzędu Transportu Kolejowego z końca 2005 r. o dokumenty te będzie się ubiegać ok. 7 zarządców infrastruktury i 77 przewoźników kolejowych,

17) art. 1 pkt 17

Umowa na dofinansowanie z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej powinna przewidywać, że o kwotę dofinansowania zostaną zmniejszone, co do zasady, łączne koszty udostępniania infrastruktury kolejowej będące podstawą do ustalania stawek za jej udostępnianie. Projektowany art. 33 ust. 5b określa odstępstwo od ww. zasady i daje możliwość zmniejszenia kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej (będących podstawą do ustalania stawek za jej udostępnianie) przewoźnikom wykonującym przewozy osób albo przewoźnikom wykonującym przewozy osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych,

18) art. 1 pkt 18

Zaproponowano nowe brzmienie art. 66 ustawy, gdzie w ust. 1 w pkt 5-9 ustanowiono kary pieniężne za naruszenie przepisów krajowych. Wymóg ten wynika z art. 32 dyrektywy 2004/49/WE. W celu sprostowania błędów w dotychczasowym brzmieniu tego artykułu, w projekcie wprowadzono pełne brzmienie tego artykułu,

19) art. 2 i 3

W przepisach tych określono termin, w którym zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi powinni wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie odpowiednio autoryzacji bezpieczeństwa lub świadectw bezpieczeństwa oraz termin wydania lub odmowy wydania przez Prezesa UTK tych dokumentów,

20) art. 4

W przepisie tym przewidziano, że do czasu wejścia w życie rozporządzenia w sprawie podstawowych wymagań i elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wymaganych dokumentów dla uzyskania sieciowej części certyfikatu (art. 18e) oraz rozporządzenia w sprawie warunków i trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (art. 19 ust. 4) Prezes UTK wydaje świadectwa bezpieczeństwa przedsiębiorcy, który wystąpi z wnioskiem o wydanie świadectwa bezpieczeństwa albo autoryzacji bezpieczeństwa albo certyfikatu bezpieczeństwa, na podstawie przepisów dotychczasowych. Świadectwa bezpieczeństwa wydane zarządcom infrastruktury, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych oraz zarządcom prywatnej infrastruktury, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów kolejowych i przewoźnikom kolejowym wykonującym przewozy po tych liniach oraz użytkownikom bocznic, zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane. Natomiast świadectwa bezpieczeństwa wydane zarządcom infrastruktury i przewoźnikom kolejowym, którzy obowiązani są wystąpić o wydanie odpowiednio autoryzacji bezpieczeństwa albo certyfikatu bezpieczeństwa, zachowują ważność do dnia wydania tych dokumentów.

Projekt nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Projektowana zmiana ustawy oddziałuje na podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa. Przedmiotowa zmiana kierowana jest również do ministra właściwego do spraw transportu, przy którym będzie działać Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych finansowana ze środków budżetu ministerstwa.

2. Konsultacje społeczne

W toku prac legislacyjnych nad projektem ustawy przeprowadzono konsultacje ze spółkami Grupy PKP, Związkiem Pracodawców Kolejowych, z Zespołem Doradców Gospodarczych „Tor” oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych funkcjonujących w dziedzinie transportu kolejowego. Wszystkie przekazane uwagi zostały przeanalizowane, a niektóre z nich zostały uwzględnione w projekcie. Nie uwzględniono propozycji Izby Gospodarczej Transportu Lądowego odnośnie do dodania w art. 4 projektu definicji przejazdu oraz propozycji dodania przepisu dotyczącego rozłożenia również na zarządcę drogi kosztów związanych z utrzymaniem przejazdów, ponieważ ustawa o transporcie kolejowym nie reguluje tych zagadnień.

3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Przewidywane w projekcie ustawy regulacje wiążą się z utworzeniem i finansowaniem z budżetu ministerstwa działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Obecnie przewodnictwo w pracach komisji powypadkowych oraz postępowanie wyjaśniające w sprawie przyczyn katastrof kolejowych, a także nadzór nad pozostałymi komisjami, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, należy do zadań Prezesa UTK. Zadania te wykonują pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego zajmujący się nadzorem technicznym nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Drugi pakiet kolejowy nakłada na Prezesa UTK dodatkowe zadania, tj. m.in. wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa, prowadzenie rejestru tych dokumentów oraz zgłaszanie tych spraw Europejskiej Agencji Kolejowej (art. 13 ust. 2 pkt 1 oraz art. 13 ust. 7b ustawy), analizę raportów bezpieczeństwa przedstawianych corocznie przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych (art. 13 ust. 2 pkt 10), prowadzenie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (art. 13 ust. 2 pkt 9), sporządzanie rocznych raportów w sprawie bezpieczeństwa, ogłaszanie ich w Dzienniku Urzędowym oraz przekazywanie Europejskiej Agencji Kolejowej (art. 17a ust. 6 i 7).

Na podstawie statystyk z lat ubiegłych w Polsce w skali roku miało miejsce, według definicji przyjętych w projekcie, zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, 6-10 poważnych wypadków kolejowych, około 40 wypadków i incydentów, którymi Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych powinna się zająć, zgodnie z art. 28e projektu.

Projekt ustawy zakłada utworzenie Komisji składającej się z członków stałych i doraźnych, powoływanych z listy ministra właściwego do spraw transportu. Członkowie doraźni będą powoływani do badania określonego wypadku lub incydentu kolejowego i wynagradzani na podstawie umowy cywilnoprawnej. Ze względu na losowość występowania zdarzeń kolejowych obecnie nie można określić skutków finansowych związanych z działalnością członków doraźnych Komisji. Będą oni wynagradzani porównywalnie, jak członkowie stali za czas efektywnej pracy przy określonym zdarzeniu kolejowym.

Projekt zakłada, że w skład Komisji będą wchodzić: przewodniczący, zastępca, sekretarz i członek.

Przewiduje się utworzenie ww. Komisji od września 2006 r. składającej się łącznie z 4 członków stałych, w tym: przewodniczący, zastępca przewodniczącego, sekretarz i członek.

Szacunkowy koszt utworzenia i funkcjonowania Komisji w 2006 r.:

- wynagrodzenia 4 członków stałych wraz z wynagrodzeniem pozostawania w gotowości do podjęcia pracy, o którym mowa w art. 28b, wyniesie ok. 116 tys. zł,
- utworzenia stanowisk pracy dla 4 członków wyniesie 116 tys. zł,
- koszty tłumaczeń wyniosą ok. 30 tys. zł,
- koszty ekspertyz i badań wyniosą ok. 100 tys. zł,
- koszt eksploatacji samochodu wyniesie ok. 7 tys. zł,

Wynagradzanie członków stałych obliczono, przyjmując średnie kwoty wynagrodzeń członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, określone w tabeli XVa załącznika 3 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników niebędących członkami korpusu służby cywilnej zatrudnionych w urzędach administracji rządowej i pracowników innych jednostek (Dz. U. Nr 155, poz. 1633, z późn. zm.).

W sumie koszt utworzenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w 2006 r. szacuje się na ok. 370 tys. zł.

W roku 2007 r. nie przewiduje się zwiększenia ilości członków stałych Komisji, natomiast przewiduje się udział członków doraźnych w postępowaniach prowadzonych przez Komisję.

Łączny koszt wynagrodzeń członków Komisji w 2007 r. wraz z wynagrodzeniem pozostawania w gotowości do podjęcia pracy przez członków stałych, o którym mowa w art. 28b oraz wynagrodzeniem członków doraźnych jest szacowany na ok. 660 tys. zł rocznie.

Szacunkowy koszt w 2007 r.:

- utworzenia stanowisk pracy wyniesie ok. 60 tys. zł,
- delegacji szkoleń i konferencji wyniesie ok. 120 tys. zł,
- tłumaczeń wyniesie ok. 100 tys. zł,
- ekspertyz i badań wyniesie ok. 500 tys. zł,

– eksploatacji samochodu wyniesie ok. 20 tys. zł,
Zakup 1 samochodu wyniesie ok. 50 tys. zł.

W sumie koszt funkcjonowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w 2007 r. szacuje się na ok. 1 510 tys. zł.

Ponieważ w budżecie państwa na 2006 r. i 2007 r. nie zaplanowano środków finansowych na ten cel, Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 4 kwietnia 2006 r. przyjęła, że budżet Urzędu Transportu Kolejowego na 2006 r. zostanie zmniejszony o 200 tys. zł, a na 2007 r. o 1 mln zł.

W związku z powyższym na utworzenie i zapewnienie działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w 2006 r. z budżetu państwa zostanie przeznaczona kwota w wysokości 170 tys. zł, a w 2007 r. 500 tys. zł.

Natomiast w 2008 r. przewiduje się wpływy do budżetu państwa w wysokości ok. 300 tys. zł za czynności Prezesa UTK związane z wydawaniem autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o wydanie tych dokumentów, zgodnie z art. 2 i 3 projektu, powinno wystąpić 7 zarządców infrastruktury i 77 przewoźników kolejowych.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Ustawa będzie miała nieznaczny wpływ na rynek pracy w związku z zatrudnieniem w Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych 4 członków Komisji.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw

Ustawa nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Ustawa nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionów.

7. Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej

Projekt jest zgodny z prawem UE.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
Jarosław Pietras

Sekr.Min.JP- 475 /06/DP/msz

Warszawa, dnia 03.04.2006 r.

Pani Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedstawionym projektem ustawy (pismo nr RM-10-48-06), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

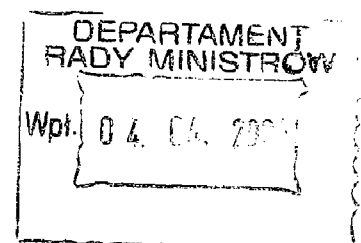
Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do wiadomości:
Pan Jerzy Polaczek
Minister Transportu i Budownictwa

SECRETARIAT

2006-04-04



ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA ¹⁾
z dnia
w sprawie trybu wykonywania kontroli
przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego ²⁾

Na podstawie art. 13 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96 poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362, Nr 157, poz. 1314, Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa tryb wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach wykonywanego nadzoru, o którym mowa w art. 10 ust. 3, art. 13 ust. 1 i 2 i art. 52 ustawy o transporcie kolejowym.

§ 2. Kontrolę przeprowadza Prezes Urzędu Transportu Kolejowego lub pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie legitymacji służbowej oraz imiennego upoważnienia wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

§ 3.1. W dniu przystąpienia do kontroli, kontrolujący zawiadamia kierownika jednostki kontrolowanej o przedmiocie kontroli, okazując legitymację służbową i upoważnienie, o którym mowa w § 2.

2. Kontrola powinna być prowadzona w sposób nie powodujący zakłóceń działalności jednostki kontrolowanej.

3. Kontrolę wojskowych bocznic kolejowych i wojskowych pojazdów szynowych przeprowadza się w uzgodnieniu z właściwym terenowym organem wykonawczym Ministra Obrony Narodowej, po przedstawieniu przez osoby kontrolujące dokumentów uprawniających do dostępu do informacji niejawnych, wymaganych na podstawie odrębnych przepisów.

§ 4. Postępowanie kontrolne przeprowadza się w siedzibie jednostki kontrolowanej oraz w miejscach i czasie wykonywania jej zadań.

§ 5.1. Wyniki przeprowadzonej kontroli kontrolujący przedstawia w protokole kontroli.

2. Protokół kontroli powinien zawierać w szczególności:

- 1) datę i miejsce sporządzenia protokołu;
- 2) imię i nazwisko przeprowadzającego kontrolę oraz numer i datę upoważnienia do przeprowadzenia kontroli;
- 3) datę rozpoczęcia i zakończenia kontroli;
- 4) określenie przedmiotu i zakresu kontroli;
- 5) opis stanu faktycznego ustalonego w toku kontroli, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości;
- 6) wskazanie osób odpowiedzialnych za stwierdzone nieprawidłowości;
- 7) adnotację o sporządzeniu odpisów, wyciągów i kserokopii kontrolowanych dokumentów;
- 8) wykaz załączników do protokołu;
- 9) informację o pouczeniu kontrolowanego o przysługującym kierownikowi jednostki kontrolowanej lub osobie pełniącej jego obowiązki, prawie zgłoszenia zastrzeżeń do protokołu oraz o prawie odmowy podpisania protokołu.

3. W protokole nie można dokonywać poprawek, skreśleń ani uzupełnień bez omówienia ich na końcu protokołu, z wyjątkiem sprostowania oczywistych pomyłek pisarskich i rachunkowych, które parafuje kontrolujący.

4. Kontrolujący ustala stan faktyczny na podstawie zebranych w toku postępowania dowodów, a w szczególności dokumentów, zabezpieczonych rzeczy, wyników oględzin, zeznań świadków, opinii biegłych, pisemnych wyjaśnień i oświadczeń.

5. Protokół kontroli sporządza się w dwóch egzemplarzach. Jeden egzemplarz protokołu otrzymuje kierownik jednostki kontrolowanej, a drugi egzemplarz kontrolujący.

§ 6.1. Protokół kontroli podpisują kontrolujący i kierownik jednostki kontrolowanej, a w razie jego nieobecności - osoba pełniąca jego obowiązki.

2. Kierownikowi jednostki kontrolowanej lub osobie pełniącej jego obowiązki przysługuje prawo zgłoszenia, przed podpisaniem protokołu kontroli, pisemnie umotywowanych zastrzeżeń co do ustaleń zawartych w protokole.

3. Zastrzeżenia zgłasza się na piśmie w terminie 7 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli. W uzasadnionych przypadkach, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może przedłużyć ten termin na wniosek kierownika jednostki kontrolowanej lub osoby pełniącej jego obowiązki.

4. W razie zgłoszenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 2, kontrolujący jest obowiązany bezzwłocznie dokonać ich analizy i w miarę potrzeby podjąć dodatkowe czynności kontrolne w zakresie zgłoszonych zastrzeżeń w terminie 3 dni od dnia ich otrzymania, poprzez zmianę lub uzupełnienie odpowiedniej części protokołu kontroli.

5. W razie nieuwzględnienia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 2, w całości lub w części, kontrolujący przekazuje na piśmie w terminie 3 dni od dnia otrzymania zastrzeżeń, swoje stanowisko zgłaszającemu zastrzeżenia.

6. Kierownik jednostki kontrolowanej lub osoba pełniąca jego obowiązki może odmówić podpisania protokołu kontroli, składając kontrolującemu w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania pisemne uzasadnienie przyczyny odmowy.

7. Odmowa podpisania protokołu kontroli przez osobę wymienioną w ust. 6 nie stanowi przeszkody do podpisania protokołu przez kontrolującego i realizacji ustaleń kontroli.

8. W razie odmowy podpisania protokołu, o której mowa w ust. 6, kontrolujący zamieszcza w protokole odpowiednią wzmiankę i opisuje podane przez kierownika jednostki kontrolowanej lub osobę pełniącą jego obowiązki przyczyny odmowy podpisania.

§ 7.1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu kontroli sporządza wystąpienie pokontrolne, które przekazuje kierownikowi jednostki kontrolowanej.

2. Wystąpienie pokontrolne zawiera ocenę kontrolowanej działalności wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli. W razie stwierdzenia nieprawidłowości w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone oraz zamieszcza się uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia we wskazanym terminie.

§ 8.1. Kierownik jednostki kontrolowanej, któremu przekazano wystąpienie pokontrolne, może w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania zgłosić umotywowane zastrzeżenia w sprawie zawartych w nim ocen, uwag i wniosków.

2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 7 dni od otrzymania zastrzeżeń, o których mowa w ust. 1, przedstawia stanowisko zgłaszającemu zastrzeżenia.

§ 9. Kierownik jednostki kontrolowanej, któremu przekazano wystąpienie pokontrolne, w terminie określonym w wystąpieniu, a w przypadku zgłoszonych zastrzeżeń, o których mowa w § 8 w terminie 7 dni od otrzymania odpowiedzi Prezesa

Urzędu Transportu Kolejowego, informuje pisemnie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o podjętych działaniach związanych z realizacją uwag i wniosków.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ²⁾

Minister Transportu i Budownictwa

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220 poz. 1900).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. Nr 210, poz. 2046). W związku ze zmianą brzmienia art. 13 ust 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym przez projektowaną ustawę o zmianie ustawy o transporcie kolejowym ww. rozporządzenie Ministra Infrastruktury utraci moc obowiązywania.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stosownie do upoważnienia zawartego w art. 13 ust 8 nowelizowanej ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, określa tryb wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w ramach wykonywanego nadzoru, o którym mowa w art. 10 ust. 3, art. 13 ust 1 i 2 i art. 52 tejże ustawy.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jako organ administracji rządowej właściwy jest w sprawach regulacji transportu kolejowego, jego licencjonowania, a także nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych, jak również bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W projekcie rozporządzenia uregulowano szczegółowo kwestie dotyczące postępowania w trakcie przeprowadzania przez Prezesa UTK lub wyznaczonych przez niego pracowników kontroli zarządców infrastruktury lub przewoźników kolejowych. Wyniki przeprowadzonej kontroli są udokumentowane w protokole kontroli określonym w § 5 rozporządzenia.

Po przeprowadzeniu kontroli Prezes UTK jest obowiązany wystosować wystąpienie pokontrolne zawierające ocenę kontrolowanej działalności podmiotu w odniesieniu, do którego prowadzone są czynności kontrolne. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń przez Prezesa UTK kierownik jednostki kontrolowanej ma obowiązek poinformowania w formie pisemnej Prezesa UTK o podjętych działaniach związanych z realizacją pokontrolnych uwag i wniosków.

Treść projektu rozporządzenia jest tożsama z zapisami obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 listopada 2001 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Konieczność przygotowania nowego rozporządzenia wynika z zasad techniki legislacyjnej określonych w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. Nr 100, poz. 908).

Projektowana nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym nadając nowe brzmienie art. 13 ust. 8 spowodowała, że przestał istnieć pkt. 1 tego ustępu, stanowiący delegację ustawową do wydania przedmiotowego rozporządzenia.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz pracowników wykonujących zadania w imieniu Prezesa UTK a także na podmioty kontrolowane przez Prezesa UTK w zakresie powierzonych mu obowiązków ustawowych tj. zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych,

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki ani na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne

W trakcie prac nad projektem przewiduje się przeprowadzenie konsultacji z PKP S.A., PLK S.A. a także przewoźnikami Grupy PKP. Projekt rozporządzenia zostanie także przekazany do Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, skupiającej 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego oraz Urzędu Transportu Kolejowego.

PROJEKT

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia

w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania

Na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962, Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362, Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wykaz czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokość tych opłat, uzależnioną od pracochłonności tych czynności, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Opłaty, o których mowa w § 1, pobierane są:

- 1) przy składaniu wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa lub świadectwa dopuszczenia do eksploatacji - 100 % minimalnej stawki wysokości opłaty dla danego rodzaju czynności, a pozostałą część opłaty przy wydawaniu odpowiedniego dokumentu;
- 2) za czynności związane z kontrolą - 50 % minimalnej stawki wysokości opłaty dla danego rodzaju czynności przy rozpoczęciu kontroli, a pozostałą część opłaty przy odbiorze protokołu kontroli.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz. 1900).

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Transportu i Budownictwa
z dnia

**WYKAZ CZYNNOŚCI WYKONYWANYCH PRZEZ PREZESA URZĘDU
TRANSPORTU KOLEJOWEGO, ZA KTÓRE POBIERANE SĄ OPŁATY ORAZ
WYSOKOŚĆ TYCH OPŁAT**

Nr poz.	Rodzaj czynności	Wysokość opłat: zł (PLN)				
I	Wydawanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa ¹⁾	Pracochłonność				
		do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksy- malna ponad 50 godz.
		1000	4 000	6 000	8 000	20 000
II	Wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji ¹⁾ :					
1.	Dla budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego - na typ:	Pracochłonność				
		do 5 godzin	5 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksy- malna ponad 40 godz.
1.1.	Toru kolejowego	800	4 000	6 000	8 000	24 000
1.2.	Skrzyżowania torów kolejowych	800	2 000	3 000	4 000	12 000
1.3.	Rozjazdu kolejowego	800	2 000	3 000	4 000	12 000
1.4.	Nawierzchni drogowej skrzyżo-					

	wań linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie	800	2 000	3 000	4 000	10 000
1.5.	Sieci trakcyjnej i powrotnej	800	4 000	6 000	8 000	24 000
1.6.	Związany z torem kolejowym lub skrzyżowaniem torów kolejowych lub rozjazdem kolejowym: złącza szynowego, odbojnicy, przyrządu wyrównawczego, kozła oporowego.	800	2 000	3 000	4 000	12 000
2.	Dla urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:	Pracochłonność				
2.1.	Sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego – na typ:	do 5 godzin	5 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godz.
2.1.1.	Stacyjnych urządzeń sterowania, w tym także na górkach rozrządowych	800	4 000	6 000	8 000	24 000
2.1.2.	Blokady liniowej	800	4 000	6 000	8 000	24 000
2.1.3.	Urządzeń zdalnego sterownia ruchem	800	4 000	6 000	8 000	24 000
2.1.4.	Urządzeń kontroli prowadzenia pociągów	800	3 000	4 000	5 000	10 000
2.1.5.	Urządzeń sygnalizacji kolejowej oraz drogowej dla przejazdów kolejowych	800	2 000	3 000	4 000	12 000
2.1.6.	Urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego	800	2 000	3 000	4 000	12 000
2.1.7.	Urządzeń do stwierdzania nie					

	zajętości torów i rozjazdów kolejowych, w tym: przekaźniki torowe, liczniki osi	800	3 000	4 000	5 000	12 000
2.1.8.	Urządzeń oddziaływania tor-pojazd i pojazd-tor, w tym urządzeń przytorowych, w szczególności: czujnika torowego, rezonatora samoczynnego hamowania pociągów, balisy	800	2 000	3 000	4 000	12 000
2.1.9.	Urządzeń przejazdowych, w tym: napędu rogatkowego, drąga rogatek oraz urządzeń powiadamiania dróżników przejazdowych o jeździe pojazdu kolejowego	800	2 000	3 000	4 000	12 000
2.1.10.	Rejestratora stanów i zdarzeń dokumentującego procesy sterowania ruchem	800	2 000	3 000	4 000	10 000
2.1.11.	Urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów	800	2 000	3 000	4 000	12 000
2.1.12.	Urządzeń hamulca torowego	800	2 000	3 000	4 000	12 000
2.1.13.	Urządzeń ogrzewania rozjazdów.	800	2 000	3 000	4 000	12 000
2.2.	Telekomunikacji kolejowej – na typ:					
2.2.1.	Urządzeń łączności przewodowej zapowiadawczej, strażnicowej, stacyjno-ruchowej	800	4 000	6 000	8 000	24 000
2.2.2.	Urządzeń łączności bezprzewodowej pociągowej, manewro-	800	4 000	6 000	8 000	24 000

	wej, drogowej i utrzymania,					
2.2.3.	Zdalnego sterowania urządzeniami radiofonicznej sieci pociągowej, manewrowej, drogowej i utrzymania	800	3 000	4 000	5 000	10 000
2.2.4.	Telewizji przemysłowej do obserwacji torów, przejazdów kolejowych i pociągów	800	2 000	3 000	4 000	12 000
2.2.5.	Rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu.	800	2 000	3 000	4 000	12 000
3.	Dla pojazdów kolejowych – na typ:	Pracochłonność				
		do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godz.
3.1.	Pojazdu trakcyjnego	2 000	10 000	20 000	40 000	100 000
3.2.	Wagonu pasażerskiego	2 000	10 000	20 000	30 000	75 000
3.3.	Wagonu towarowego	1 800	7 000	10 000	15 000	40 000
3.4.	Pojazdu specjalnego	2 000	10 000	20 000	40 000	75 000
3.5.	Pojazdu pomocniczego	1 600	7 000	15 000	20 000	50 000
3.6.	Typowego zespołu, podzespołu i elementu pojazdu kolejowego.	1 200	3 000	6 000	8 000	15 000
III	Czynności związane z kontrolą:	Pracochłonność				
		do 5 godzin	5 do 10 godzin	10 do 15 godzin	do 30 godzin	opłata maksymalna ponad 30

						godz.
1.	Przestrzegania zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji	950	1 800	3 500	6 000	12 000
2.	Warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych	950	1 800	3 500	6 000	12 000
3.	Przestrzegania warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe	950	1 800	3 000	4 000	12 000
4.	Przestrzegania zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.	950	1 800	3 000	4 000	12 000

1) Wysokość opłat za wydawanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu eksploatowanego pojazdu kolejowego:

- a) wpisanego do rejestru zabytków, zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568) lub do inwentarza muzealiów, zgodnie z ustawą z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz. U. z 1997 r. Nr 5, poz. 24, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 oraz z 2002 r. Nr 113, poz. 984) i eksploatowanych w celu prowadzenia przewozów okolicznościowych pociągami „Retro” – wynosi 10 % opłaty dla danego rodzaju czynności,
- b) eksploatowanego w celach rekreacyjno-wypoczynkowych, w tym kolei wąskotorowych - wynosi 20 % opłaty dla danego rodzaju czynności.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stosownie do upoważnienia zawartego w art. 16 ust. 4 nowelizowanej ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, określa czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i tryb ich pobierania.

Dotychczas kwestie te regulowało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2003 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz.U. Nr 217, poz. 2138). W związku ze zmianą ustawy o transporcie kolejowym, a w szczególności dostosowaniu jej do przepisów wynikających z Dyrektywy 2004/49/WE i 2004/50/WE proponuje się dokonanie odpowiednich zmian w ww. rozporządzeniu polegających na wprowadzeniu pobierania opłat przez Prezesa Urzędu Kolejowego za czynności związane z wydawaniem autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatu bezpieczeństwa na zasadach określonych obecnie dla wydawania świadectw bezpieczeństwa .

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na przewoźników kolejowych i Urząd Transportu Kolejowego.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki ani na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne

W trakcie prac nad projektem przewiduje się przeprowadzenie konsultacji z PLK S.A. a także przewoźnikami Grupy PKP oraz innymi przewoźnikami. Projekt rozporządzenia zostanie także przekazany do Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, skupiającej 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego oraz Urzędu Transportu Kolejowego.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA¹⁾**

z dnia

**w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa, które powinny
być umieszczane przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie
bezpieczeństwa**

Na podstawie art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Umieszczane przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa powinny zawierać:

1) wskaźniki odnoszące się do wypadków:

a) całkowitą i względną (w przeliczeniu na pociągo-kilometry) liczbę wypadków z rozbiciem na :

- kolizje, łącznie z kolizjami wewnątrz skrajni,
- wykolejenia,
- zdarzenia na przejazdach kolejowych, łącznie ze zdarzeniami z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych,
- zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, z wyjątkiem samobójstw,
- samobójstwa,
- pożar pojazdu kolejowego,
- inne zdarzenia, np. skażenie środowiska,

b) całkowitą i względną (w przeliczeniu na pociągo-kilometry) liczbę osób poważnie rannych i zabitych, według rodzaju wypadku, podzieloną na:

- pasażerów (w przeliczeniu na pasażero-kilometry),
- pracowników, łącznie z pracownikami podwykonawców,
- użytkowników przejazdów kolejowych,
- osób nieuprawnionych na terenie kolejowym,
- innych osób;

- 2) wskaźniki odnoszące się do incydentów i wypadków unikniętych (bez następstw):
 - a) całkowitą i względną (w przeliczeniu na pociągo-kilometry) liczbę pękniętych szyn, wyboczeń torów i defektów sygnalizacji,
 - b) całkowitą i względną (w przeliczeniu na pociągo-kilometry) liczbę przekazanych sygnałów awaryjnych,
 - c) całkowitą i względną (w przeliczeniu na pociągo-kilometry) liczbę pękniętych kół i osi w użytkowanych pojazdach kolejowych;
- 3) wskaźniki odnoszące się do skutków wypadku:
 - a) całkowity i względny (w przeliczeniu na pociągo-kilometry) koszt (w EURO) wszystkich wypadków wraz, jeśli to możliwe z obliczeniem i uwzględnieniem kosztów:
 - przypadków ofiar śmiertelnych i rannych,
 - rekompensat za utracone lub zniszczone mienie pasażerów, pracowników i innych, uwzględniając szkody wyrządzone środowisku,
 - wymiany lub naprawy zniszczonych pojazdów i urządzeń kolejowych,
 - opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowych kosztów z tytułu utraty przychodów przez pracowników,
 - b) całkowita i względna (w przeliczeniu na godziny przepracowane) liczba utraconych w wyniku wypadku godzin pracy pracowników i podwykonawców;
- 4) wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury:
 - a) procent linii kolejowych wyposażonych w półsamoczynną i samoczynną blokadę liniową,
 - b) liczba przejazdów kolejowych (całkowita i na kilometr linii), w tym procent przejazdów:
 - wyposażonych w roгатki i sygnalizację świetlną z obsługą na miejscu i z odległości,
 - z półrogatkami i sygnalizacją świetlną sterowaną przez pociąg,
 - wyposażonych w sygnalizację świetlną sterowaną przez pociąg;
- 5) wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem:
 - audyty wewnętrzne przeprowadzone przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, zgodnie z dokumentacją systemu zarządzania

bezpieczeństwem, w tym liczba audytów wykonanych i procent w stosunku do planowanych.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister
Transportu i Budownictwa

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust.2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz.1900).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa, które powinny być umieszczane przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, stanowi wykonanie upoważnienia wynikającego z art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Projekt ten stanowi transpozycję Załącznika I do dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Projekt przewiduje, że umieszczane przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa powinny zawierać:

- wskaźniki odnoszące się do wypadków, w tym całkowitą i względną, w przeliczeniu na pociągo-kilometry liczbę wypadków z rozbiciem na ich poszczególne rodzaje, całkowitą i względną, w przeliczeniu na pociągo-kilometry liczbę osób poważnie rannych i zabitych według rodzaju wypadku podzieloną na pasażerów, pracowników, użytkowników przejazdów, osób nieuprawnionych na terenie kolejowym i innych osób,
- wskaźniki odnoszące się do wypadków i incydentów uniknionych (bez następstw), w tym całkowitą i względną, w przeliczeniu na pociągo-kilometry liczbę pękniętych szyn, wyboczeń torów i defektów sygnalizacji, liczbę przekazanych sygnałów awaryjnych, liczbę pękniętych kół i osi w użytkowanych pojazdach kolejowych,
- wskaźniki odnoszące się do skutków wypadku, w tym całkowity i względny, w przeliczeniu na pociągo-kilometry koszt (w EURO),
- wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury, w tym procent linii kolejowych wyposażonych w półsamoczynną i samoczynną blokadę liniową, liczba przejazdów kolejowych (całkowita i na kilometr linii), w tym procent przejazdów wyposażonych w rogatki i sygnalizację świetłą.

W projekcie przewidziano również, że w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa Prezes UTK będzie zamieszczał również wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem, w tym audyty wewnętrzne przeprowadzone przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, zgodnie z dokumentacją systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym liczbę audytów wykonanych i procent w stosunku do planowanych.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową i przewoźników kolejowych.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom ze spółkami PKP, z Izłą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji, sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Brak wpływu.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Brak wpływu.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Brak wpływu.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów. Projekt ten nie dotyczy spraw pracowniczych objętych art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854 z późn. zm.).

7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej

Zagadnienia regulowane rozporządzeniem są zgodne z dyrektywą 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA¹⁾**

z dnia

**w sprawie podstawowych wymagań i elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem
oraz wymaganych dokumentów dla uzyskania sieciowej części certyfikatu
bezpieczeństwa**

Na podstawie art. 18e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959 i Nr 97, poz. 962 Nr 173, poz. 1808, z 2003 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362, Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) podstawowe elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 2) podstawowe wymagania wobec systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 3) dokumenty wymagane dla uzyskania sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa.

§ 2. Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:

- 1) regulaminy bezpieczeństwa zatwierdzone przez kierownika zarządzającego przedsiębiorstwem i przekazana do wiadomości i stosowania wszystkim pracownikom;
- 2) ilościowe i jakościowe cele przedsiębiorstwa dla utrzymania i podwyższenia poziomu bezpieczeństwa oraz plany osiągnięcia tych celów;
- 3) procedury służące dostosowaniu do istniejących, nowych i zmienionych standardów technicznych i operacyjnych oraz innych warunków ustanowionych w:
 - Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (zwanym dalej: TSI) lub krajowych przepisach bezpieczeństwa,
 - innych, stosownych przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych lub decyzjach organu właściwego do spraw bezpieczeństwa,oraz procedury służące do zapewnienia zgodności ze standardami i innymi warunkami w okresie amortyzacji sprzętu;
- 4) procedury i metody przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków kontroli poziomu ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności, w tym wprowadzenie nowego materiału, może spowodować szkody w infrastrukturze lub mieć niekorzystny wpływ na wynik prowadzonej działalności;
- 5) określenie programów szkolenia personelu i systemów zapewniających utrzymanie kompetencji personelu oraz wykonanie zadań we właściwy sposób;

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz. 1900).

- 6) zapewnienie odpowiedniego dostępu do informacji w ramach organizacji oraz, gdzie tam gdzie to wskazane, przepływ informacji między podmiotami związanymi z daną infrastrukturą;
- 7) procedury i wzory dla zbierania informacji dotyczących bezpieczeństwa i wskazanie procedury określającej sposób nadzoru nad ewidencją ważnych informacji dotyczących bezpieczeństwa;
- 8) procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, wypadki uniknięte i inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane, oraz aby zostały podjęte niezbędne kroki zapobiegawcze;
- 9) zadania wynikające z planów działania, alarmowania i informowania w razie niebezpieczeństwa, uzgodnione z odpowiednimi władzami publicznymi;
- 10) zadania dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem.

- § 3. 1. Wszystkie elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem, o których mowa w § 2, muszą być w sposób jasny opisane i udokumentowane.
2. W dokumentacji dotyczącej każdego elementu, na podstawie krajowych przepisów bezpieczeństwa oraz przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego, określa się w jednoznaczny sposób zakres odpowiedzialności poszczególnych członków kierownictwa oraz pracowników na wszystkich poziomach systemu zarządzania bezpieczeństwem.

- § 4. W celu uzyskania sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowe składają następujące dokumenty :
- 1) potwierdzające zastosowanie TSI lub podsystemu TSI oraz gdy to stosowne, krajowych przepisów bezpieczeństwa lub innych przepisów mających zastosowanie do ich działalności, personelu i taboru;
 - 2) dotyczące zaszeregowania kategorii personelu zatrudnionego lub wynajętego dla prowadzenia działalności, łącznie z dowodami spełnienia przez personel wymagań zawartych w TSI lub przepisach krajowych oraz jego prawidłowej certyfikacji;
 - 3) potwierdzające posiadanie różnych rodzajów użytkowanego taboru kolejowego, łącznie z dokumentacją potwierdzającą spełnienie przez tabor wymagań zawartych w TSI lub przepisach krajowych i jego prawidłowej certyfikacji.

- § 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie podstawowych wymagań i elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wymaganych dokumentów dla uzyskania sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa, stanowi wykonanie upoważnienia wynikającego z art. 18e ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym.

Projekt określa podstawowe elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem, które mają zapewnić przejrzystość systemu i w przyszłości przyczynić się do ujednoczenia przepisów i procedur związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na kolei. W tym celu projekt określa również wymagania jakie musi spełniać dokumentacja elementów systemu przewoźnika lub zarządcy infrastruktury .

Projekt określa również podstawowe dokumenty niezbędne do uzyskania przez przewoźników kolejowych sieciowej części certyfikatu. Złożenie dokumentów potwierdzających zastosowanie przepisów bezpieczeństwa, posiadania taboru kolejowego spełniającego określone wymogi oraz dokumentacji dotyczącej zaszeregowania personelu będzie warunkiem wydania przez Prezesa UTK wnioskowanej części certyfikatu bezpieczeństwa.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową i przewoźników kolejowych.

2. Konsultacje społeczne

Nad projektem prowadzone będą konsultacje ze spółkami Grupy PKP, Związkiem Pracodawców Kolejowych, z Zespołem Doradców Gospodarczych „Tor” oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych funkcjonujących w dziedzinie transportu kolejowego. Wszystkie przekazane uwagi zostaną przeanalizowane.

3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu Państwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Rozporządzenie nie będzie miało znacznego wpływu na krajowy rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

7. Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej

Projekt jest zgodny z prawem UE .

**Rozporządzenie
Ministra Transportu i Budownictwa¹⁾**

z dnia

w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa

Na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki, tryb wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa.

§ 2. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zwany dalej „Prezesem” wydaje, przedłuża i zmienia:

- 1) autoryzację bezpieczeństwa - na wniosek zarządcy infrastruktury, po dokonaniu akceptacji:
 - a) systemu zarządzania bezpieczeństwem, określonego w art. 17a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą” oraz w odrębnych przepisach,
 - b) spełnienia przez zarządcę infrastruktury określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji;
- 2) certyfikat bezpieczeństwa - na wniosek przewoźnika kolejowego, po dokonaniu akceptacji:
 - a) systemu zarządzania bezpieczeństwem, określonego w art. 17a ustawy oraz w odrębnych przepisach,
 - b) wewnętrznych regulacji w celu spełnienia przez przewoźnika kolejowego określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci; wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, stosowania certyfikacji personelu kolejowego i

posiadania przez przewoźnika kolejowego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów pojazdów kolejowych;

- 3) świadectwo bezpieczeństwa - na wniosek zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, o których mowa w art. 18 ust. 4 ustawy, na podstawie dołączonych do wniosku dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1-3 ustawy.

§ 3. Warunkiem wydania, przedłużenia i zmiany autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa jest wniesienie z tego tytułu opłaty, której wysokość określają odrębne przepisy.

§ 4.1. Prezes cofa certyfikat bezpieczeństwa – w przypadkach, o których mowa w art. 18b ust. 8.

2. Prezes może cofnąć:

- 1) autoryzację bezpieczeństwa - w przypadku, o którym mowa w art. 18a ust. 6 pkt 2 ustawy;
- 2) świadectwo bezpieczeństwa w przypadku, gdy zarządca infrastruktury kolejowej, przewoźnik kolejowy albo użytkownik bocznic kolejowej, o których mowa w art. 18 ust. 4:
 - a) prowadzi działalność zagrażającą bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub wykonywaniu przewozów kolejowych, bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych, ochronie przeciwpożarowej, ochronie środowiska lub
 - b) nie usunie w określonym terminie nieprawidłowości, o których mowa w art. 14 ustawy.

§ 5. Świadectwa bezpieczeństwa, o których mowa w § 4 ust. 2 pkt 2, wydaje się na okres 5 lat i przedłuża co 5 lat, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnika kolejowego albo użytkownika bocznic kolejowej.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister
Transportu i Budownictwa

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz. 1900).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63).

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia w sprawie warunków i trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, stanowi wykonanie upoważnienia wynikającego z art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Projekt przewiduje, że Prezes UTK wydaje, przedłuża i zmienia autoryzację bezpieczeństwa na wniosek zarządcy infrastruktury po potwierdzeniu zgodności opracowanego przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymaganiami oraz jego podstawowymi elementami, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 18e ww. ustawy oraz po dokonaniu akceptacji spełnienia przez zarządcę infrastruktury określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji.

W projekcie przewidziano, że Prezes UTK wydaje, przedłuża i zmienia certyfikat bezpieczeństwa na wniosek przewoźnika kolejowego po potwierdzeniu zgodności opracowanego przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymaganiami i jego podstawowymi elementami oraz konieczną dokumentacją dla uzyskania sieciowej części certyfikatu, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 18e ww. ustawy.

Natomiast świadectwo bezpieczeństwa będzie wydawał Prezes UTK na wniosek zarządcy infrastruktury, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych oraz prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych, przewoźnicy wykonującego przewozy wyłącznie po tych liniach oraz na wniosek użytkownika bocznic kolejowej, na podstawie dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1-3 ustawy. Świadectwa te będą ważne przez okres 5 lat i przedłużane na wniosek tych podmiotów co 5 lat.

Projekt przewiduje, że Prezes UTK cofa certyfikat bezpieczeństwa, gdy przewoźnik kolejowy przestał spełniać jego warunki. Zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Prezes UTK może cofnąć autoryzację bezpieczeństwa, w przypadku, gdy uzna, że zarządca infrastruktury nie spełnia warunków w zakresie bezpieczeństwa. Natomiast Prezes UTK

może cofnąć świadectwo bezpieczeństwa, w przypadku, gdy zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi, o których mowa wyżej oraz użytkownicy bocznic kolejowych, prowadzą działalność zagrażającą bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub wykonywaniu przewozów kolejowych, bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych, ochronie przeciwpożarowej, ochronie środowiska lub jeśli nie usuną w określonym terminie nieprawidłowości, o których mowa w art. 14 ustawy.

Świadectwa bezpieczeństwa wydawane są na okres 5 lat i przedłużane co 5 lat, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnika kolejowego albo użytkownika bocznic kolejowej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych..

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom ze spółkami PKP, z Izłą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji, sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Przewiduje się, że w roku bieżącym wpływy do budżetu z tytułu opłat za ww. świadectwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Brak wpływu.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Brak wpływu.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów. Projekt ten nie dotyczy spraw pracowniczych objętych art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854 z późn. zm.).

7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej

Zagadnienia regulowane rozporządzeniem są zgodne z dyrektywą 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA¹⁾
z dnia
w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa

Na podstawie art. 18f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa wraz z listą wymaganych dokumentów;
- 2) sposób uzyskiwania dostępu do sieci, o którą ubiegają się przewoźnicy kolejowi w sieciowej części certyfikatu.

§ 2.1. Składany przez przewoźnika kolejowego do Prezesa UTK wniosek o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa powinien zawierać:

- 1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej;
- 3) imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy;
- 4) kopię licencji, o której mowa w art. 43 ust. 2 lub 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r., zwanej dalej „ustawą”;
- 5) wykaz linii kolejowych, na których będzie prowadzona działalność gospodarcza objęta wnioskiem, w przypadku przewozu rzeczy – ze wskazaniem ich rodzaju i relacji przewozowych;
- 6) na przewidziane do eksploatacji pojazdy kolejowe, w tym lokomotywy i wagony - świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, wydane na podstawie przepisów art. 23 ust. 4 ustawy;
- 7) na pojazdy kolejowe, o których mowa w pkt 6 - świadectwa sprawności technicznej, określone w przepisach w sprawie świadectw sprawności technicznej;
- 8) dokumenty potwierdzające utrzymanie pojazdów kolejowych, o których mowa w pkt 6, zgodnie z zatwierdzoną przez Prezesa UTK dokumentacją technologiczną

systemu utrzymania eksploatacyjnego pojazdów, określoną w przepisach w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych;

- 9) dokument potwierdzający, że osoby bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe spełniają warunki określone w TSI i przepisach krajowych.

2. Do wniosku składanego przez przewoźnika kolejowego z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej należy również dołączyć:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 18b ust. 1 pkt 1 ustawy, wydany przez właściwą władzę bezpieczeństwa;
- 2) odpis z rejestru przedsiębiorców, albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej;
- 3) zaświadczenie o statystycznym numerze identyfikacyjnym REGON;
- 4) decyzję o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej NIP;
- 5) dokumenty potwierdzające posiadanie zabezpieczenia roszczeń majątkowych związanych z prowadzoną działalnością lub zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia działalności prowadzonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) na przewidziane do eksploatacji pojazdy kolejowe, w tym lokomotywy i wagony - świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, wydane w trybie, o którym mowa w art. 23 ust. 2a – 2e ustawy;
- 7) oświadczenie, że personel uczestniczący w procesie przewozu posługuje się językiem polskim.

§ 3. Przewoźnik kolejowy może przedłożyć kopie dokumentów określonych w § 2, poświadczone za zgodność z oryginałem.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister
Transportu i Budownictwa

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października

2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz. 1900).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, stanowi wykonanie upoważnienia wynikającego z art. 18f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Projekt ten stanowi transpozycję art. 12 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei, w którym mowa, że aby ułatwić pojawianie się na rynku nowych przewoźników kolejowych władza bezpieczeństwa przygotowuje szczegółowe wytyczne w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

W związku z powyższym w projekcie określono listę dokumentów, które powinien zawierać wniosek składany do Prezesa UTK przez krajowego przewoźnika kolejowego oraz przewoźnika z innego Państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie oddziałuje przewoźników kolejowych.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom ze spółkami PKP, z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji, sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Brak wpływu.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Brak wpływu.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Brak wpływu.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów. Projekt ten nie dotyczy spraw pracowniczych objętych art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854 z późn. zm.).

7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej

Zagadnienia regulowane rozporządzeniem są zgodne z dyrektywą 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Projekt

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA ¹
z dnia

w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Na podstawie art. 28d ust.3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz.789, Nr 170 poz. 1652 i Nr 203 poz. 1966, z 2004 r. Nr 92 poz. 883, Nr 96 poz. 959, Nr 97 poz. 962 i Nr 173 poz. 1808, z 2005 r. Nr 163 poz. 1362, Nr 157 poz. 1314, Nr 169 poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr ..., poz. ...) zarządza się co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych stanowiący załącznik do rozporządzenia

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister
Transportu i Budownictwa

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz. 1900).

**ZAŁĄCZNIK
do rozporządzenia
Ministra Transportu i Budownictwa
z dnia**

WZÓR

grafika

Wymiary:

- wysokość legitymacji 85 mm,
- szerokość legitymacji 225 mm.

Legitymacja wykonana z tektury z zewnątrz pokrytej płótnem introligatorskim, nie jest laminowana folią plastikową.

Opis:

Awers (przód) legitymacji:

- tło koloru czarnego,
- wizerunek orła w formie odcisku o wymiarach 19 mm x 17 mm,
- napis "Rzeczpospolita Polska" w formie odcisku, w języku polskim i angielskim.

Rwers (tył) legitymacji:

- tło koloru białego.

Z lewej strony:

- napis "Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych"*,
- napis "Ministerstwo Transportu i Budownictwa",
- w ramce kolorowa fotografia członka Komisji bez nakrycia głowy, o wymiarach 3,5 cm x 4,5 cm, na której w prawym dolnym rogu odciska się okrągłą, małą pieczęć Ministerstwa Transportu i Budownictwa,
- obok napis "Legitymacja nr" i wykropkowane miejsce na dokonanie wpisu,
- poniżej wykropkowane miejsca na dokonanie wpisów. Pod kropkami napisy:
- "Nazwisko",
- "Imię",
- "Stanowisko",
- "Podpis posiadacza".

Z prawej strony:

- napis "Posiadacz tego dokumentu upoważniony jest do podejmowania czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów kolejowych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i wydawania doraźnych zaleceń profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.",
- napis "mp." - miejsce na odbicie okrągłej pieczętki Ministerstwa Transportu i Budownictwa,
- napis "Minister Transportu i Budownictwa" dużymi literami, wyłącznie w języku polskim,
- pod odciskiem pieczęci napis "Warszawa, ... r.", wyłącznie w języku polskim, i obok wykropkowane miejsce na podpis Ministra,
- napis "Podstawa prawna: art. 28c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz.789)" oraz
- napis "Prosi się właściwe Władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych." w języku polskim pogrubioną czcionką.

* Wszystkie napisy, ramki i wykropkowania w kolorze czarnym, wszystkie napisy w języku polskim i angielskim.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia określonego w art. 28d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r o transporcie kolejowym.

W projekcie rozporządzenia określono wzór legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych prowadzącej postępowania po wypadkach lub incydentach kolejowych.

Legitymacja jest dokumentem stwierdzającym prawa do wykonywania zadań członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych po przybyciu na miejsce zaistniałego wypadku lub incydentu, wydawania doraźnych zaleceń profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz do uzyskania od właściwych Władz wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowane rozporządzenie dotyczy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz podmiotów uczestniczących w postępowaniu po zaistniałym wypadku lub incydencie kolejowym.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje ujemnych skutków finansowych dla budżetu państwa.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki ani na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

W trakcie prac nad projektem przeprowadzone zostaną konsultacje z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych

zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego oraz Urzędem Transportu Kolejowego.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z przepisami Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA ¹⁾**

z dnia

w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie wypadku i incydentu kolejowego

Na podstawie art. 281 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz.789, Nr 170 poz. 1652 i Nr 203 poz. 1966, z 2004 r. Nr 92 poz. 883, Nr 96 poz. 959, Nr 97 poz. 962 i Nr 173 poz. 1808, z 2005 r. Nr 163 poz. 1362, Nr 157 poz. 1314, Nr 169 poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr ..., poz. ...) zarządza się co następuje:

- § 1. Rozporządzenie określa zawartość raportu z postępowania w sprawie wypadku i incydentu kolejowego prowadzonego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych lub komisje kolejowe.
- § 2. 1. Komisja prowadząca postępowanie po każdym poważnym wypadku i wypadku, zwanym dalej „wypadkiem”, lub incydencie kolejowym sporządza raport z postępowania w formie odpowiedniej dla rodzaju i wagi wypadku lub incydentu oraz wagi wyników postępowania.
2. Raport, o którym mowa w ust. 1, powinien odnosić się do celów postępowania i jeżeli to właściwe, zawierać zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom i incydentom kolejowym.
- § 3. Raport z postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, w zależności od rodzaju i wagi tego wypadku lub incydentu, winien zawierać:
- I. PODSUMOWANIE POSTĘPOWANIA:
 1. Krótki opis zdarzenia, miejsca i czasu wypadku lub incydentu oraz jego skutki;
 2. Opis bezpośredniej przyczyny wypadku lub incydentu i przyczyn pośrednich ustalonych w postępowaniu;
 3. Wskazanie czynników mających wpływ na zaistnienie wypadku lub incydentu;
 4. Główne zalecenia i adresaci tych zaleceń.

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz.U. Nr 220 poz. 1900)

II. FAKTY BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z WYPADKIEM LUB INCYDENTEM

1. Decyzję o wszczęciu postępowania powypadkowego, skład komisji powypadkowej i opis przebiegu postępowania;
2. Opis stanu faktycznego, w tym:
 - 1) Określenie wypadku lub incydentu:
 - a) data, dokładny czas i miejsce wypadku lub incydentu (stacja, linia , km linii, szlak);
 - b) opis wypadku lub incydentu;
 - c) wskazanie personelu kolejowego, podwykonawców biorących udział w wypadku lub incydencie oraz innych stron i świadków;
 - d) określenie pociągów i ich składów, przewożonego ładunku (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdów kolejowych, ich serii i numerów identyfikacyjnych, biorących udział w wypadku lub incydencie;
 - e) opis infrastruktury kolejowej i systemu sygnalizacji w miejscu wypadku lub incydentu – typy torów, rozjazdów, urządzeń srk, sygnalizacji, shp itp.;
 - f) stosowane na miejscu wypadku lub incydentu środki łączności radiowej i telefonicznej;
 - g) prace wykonywane w miejscu wypadku lub incydentu albo w jego sąsiedztwie;
 - h) uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy realizacji;
 - i) opis działań ratowniczych wykonywanych przez wyspecjalizowane jednostki kolejowych i publicznych służb ratunkowych i policji, kolejne etapy akcji ratunkowej,
 - 2) Ofiary śmiertelne, ranni i straty:
 - a) poszkodowani w wypadku lub incydencie pasażerowie i osoby trzecie, personel kolejowy łącznie z podwykonawcami;
 - b) straty powstałe w ładunku pociągu, bagażach pasażerów oraz innej własności, szkody eksploatacyjne powstałe jako skutek zaistnienia wypadku lub incydentu;
 - c) zniszczenia lub uszkodzenia w pojazdach kolejowych, infrastrukturze kolejowej, środowisku itp.,

- 3) Warunki zewnętrzne:
 - a) warunki pogodowe;
 - b) inne warunki zewnętrzne mogące mieć wpływ na powstanie wypadku lub incydentu (szkody górnicze, powódź itp.).
- III. OPIS ZAPISÓW, BADAŃ I WYŚLUCHAŃ:
1. Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju wypadku lub incydentu, w tym:
 - 1) Organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń;
 - 2) Wymagań wobec personelu kolejowego i ich egzekwowanie (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne);
 - 3) Procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników (wewnętrzny audyt bezpieczeństwa);
 - 4) Obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi organizacjami uczestniczącymi w wypadku lub incydencie,
 2. Zasad i uregulowań dotyczących wypadku lub incydentu, w tym:
 - 1) Odnosnych praw UE, państwowych;
 - 2) Przepisów wewnętrznych przedsiębiorstw kolejowych;
 - 3) Regulaminów jednostek organizacyjnych i stanowisk pracy;
 - 4) Dokumentacji technicznej i technologicznej;
 - 5) Innych przepisów,
 3. Podsumowanie wysłuchań (dane osobowe podlegają ochronie), w tym:
 - 1) Pracowników kolejowych, łącznie z podwykonawcami;
 - 2) Świadków,
 4. Funkcjonowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:
 - 1) Systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych;
 - 2) Infrastruktury kolejowej;
 - 3) Sprzętu łączności;

- 4) Pojazdów kolejowych, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych,
5. Dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
 - 1) Środków podjętych przez personel kolejowy dla kontroli ruchu i sygnalizacji;
 - 2) Wymiany komunikatów ustnych w związku z wypadkiem lub incydem, łącznie z dokumentacją z rejestrów;
 - 3) Środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca wypadku lub incydem,
6. Organizacji pracy w miejscu i czasie wypadku lub incydem, w tym:
 - 1) Czasu pracy personelu biorącego udział w wypadku lub incydem;
 - 2) Stanu psychofizycznego personelu kolejowego mającego wpływ na zaistnienie wypadku lub incydem;
 - 3) Warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy personelu kolejowego mającego związek przyczynowy z wypadkiem lub incydem.

IV. ANALIZĘ I WNIOSKI:

1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków lub incydentów zaistniałych w podobnych okolicznościach;
2. Ustalenia komisji w zakresie przebiegu wypadku lub incydem w oparciu o odkryte fakty;
3. Analizę ustalonych faktów dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydem;
4. Określenie przyczyn wypadku lub incydem;
5. Ustalenie kwalifikacji wypadku do grupy wypadków zgodnie z określeniami art. 4 punkty 46 i 47 ustawy lub incydem zgodnie z rodzajem jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu pociągów;
6. Wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania, ale nie mających znaczenia dla wniosków w sprawie wypadku lub incydem.

V. OPIS ZASTOSOWANYCH OPERATYWNE ŚRODKÓW ZAPOBIEGAWCZYCH.

VI. WSKAZANIE REKOMENDOWANYCH ŚRODKÓW ZAPOBIEGAWCZYCH MAJĄCYCH NA CELU UNIKNIĘCIE TAKICH WYPADKÓW LUB INCYDEMÓW W PRZYSZŁOŚCI LUB OGRANICZAJĄCYCH ICH SKUTKI.

- § 4. Raport z postępowania podpisują przewodniczący i członkowie komisji prowadzącej postępowanie odnotowując datę złożenia podpisu. Numer raportu nadaje przewodniczący komisji prowadzącej postępowanie.
- § 5. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przedkłada raport z przeprowadzonego postępowania właściwym stronom, o których mowa w art. 28j. ust. 2 ustawy, oraz zainteresowanym organom i stronom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej jak również Europejskiej Agencji Kolejowej.
- § 6. 1. Komisja kolejowa przedkłada raport z przeprowadzonego postępowania niezwłocznie po jego sporządzeniu, nie później jednak niż 2 miesiące od dnia zdarzenia, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Urzędowi Transportu Kolejowego oraz jednostkom organizacyjnym biorącym udział w transporcie kolejowym właściwym dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie.
2. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może podjąć decyzję o sposobach publikacji raportu komisji miejscowej.
- § 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister
Transportu i Budownictwa

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia określonego w art. 28I ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r o transporcie kolejowym.

W projekcie rozporządzenia przyjęto, że Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych prowadząca postępowanie po każdym poważnym wypadku lub incydencie kolejowym sporządza raport z postępowania w formie odpowiedniej dla rodzaju i wagi wypadku lub incydentu oraz wagi wyników postępowania, który powinien odnosić się do celów postępowania i jeżeli to właściwe, zawierać zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom i incydom kolejowym.

W raporcie należy podać :

- podsumowanie postępowania,
- fakty bezpośrednio związane z wypadkiem lub incydem,
- opis zapisów, badań i wysłuchań,
- analizę i wnioski,
- opis zastosowanych operatywnie środków zapobiegawczych,
- wskazanie rekomendowanych środków zapobiegawczych mających na celu uniknięcie takich wypadków lub incydom w przyszłości lub ograniczających ich skutki.

Projekt rozporządzenia odnosi się również do innych niż poważne wypadki i incydomy kolejowe, jak też postępowań prowadzonych przez komisje kolejowe.

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowane rozporządzenie dotyczy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz komisji kolejowych prowadzących postępowanie w związku z zaistniałymi wypadkami lub incydentami kolejowymi.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje ujemnych skutków finansowych dla budżetu państwa.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki ani na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne

W trakcie prac nad projektem przeprowadzone zostaną konsultacje ze spółkami Grupy PKP, Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicielami Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego oraz Urzędem Transportu Kolejowego.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z przepisami Unii Europejskiej.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA ¹⁾

z dnia

w sprawie sposobu powiadamiania o wypadkach i incydentach
na liniach kolejowych

Na podstawie art. 28n ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362, Nr 157, poz. 1314, Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób powiadamiania o wypadkach i incydentach kolejowych na liniach kolejowych.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) poszkodowany – osobę, która w wyniku wypadku lub incydentu poniosła śmierć na miejscu, zmarła w wyniku odniesionych obrażeń ciała albo doznała w wyniku wypadku lub incydentu obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
- 2) ofiary w ludziach – zabitych lub poważnie rannych w wypadku lub incydencie;
- 3) zabity – osobę, która utraciła życie w wypadku lub incydencie lub w jej wyniku doznała obrażeń ciała, powodujących śmierć w ciągu 30 dni licząc od dnia wypadku lub incydentu (z wyłączeniem samobójstwa);
- 4) poważnie ranny – osobę, która w wyniku wypadku lub incydentu doznała obrażeń ciała, powodujących hospitalizację na okres dłuższy niż 24 godziny (z wyłączeniem próby samobójstwa);
- 5) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

§ 3.1. Pracownik kolejowy jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić wypadek, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu lub dyspozytorowi, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób.

2. Użytkownik bocznic kolejowej powinien zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu stacji obsługującej bocznicę o każdym wypadku zaistniałym na bocznicy.

3. Zgłaszając wypadek należy podać miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

§ 4.1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o wypadku powinien:

- 1) wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są ofiary w ludziach;
- 2) zgłosić niezwłocznie wypadek swojemu bezpośredniemu przełożonemu, właściwemu dyspozytorowi oraz jednostce straży ochrony kolei;
- 3) wezwać straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i medycznego, a w szczególności w przypadku:
 - a) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - b) pożaru lub wybuchu,
 - c) zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - d) wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - e) niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania;
- 4) zamknąć tor, na którym powstała przeszkoda dla ruchu, w przypadku wypadku z pojazdem kolejowym, uszkodzenia budowli, urządzeń kolejowych lub sieci trakcyjnej;
- 5) żądać od właściwego dyspozytora stosownie do potrzeb:
 - a) wezwania pociągu ratownictwa technicznego,
 - b) wezwania pomocy dla ambulansu pocztowego,
 - c) powiadomienia policji,
 - d) powiadomienia dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.

2. Dyspozytor, któremu zgłoszono wypadek jest obowiązany:

- 1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 1-4, jeżeli nie zostały one wykonane przez dyżurnego ruchu;
- 2) zgłosić niezwłocznie wypadek swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz dyspozytorowi wyższego szczebla a także właściwemu terytorialnie dyspozytorowi Straży Ochrony Kolei;
- 3) wezwać stosownie do potrzeb i sytuacji jednostki ratownictwa technicznego;
- 4) zgłosić niezwłocznie wypadek dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w wypadku;
- 5) powiadomić o wypadku członków komisji powypadkowej, o której mowa w art. 28a lub 28l ustawy, właściwej dla okoliczności i skutków wypadku, o konieczności przybycia na miejsce wypadku;
- 6) zgłosić wypadek właściwej terytorialnie komendzie Policji oraz prokuraturze odpowiedniego szczebla;
- 7) powiadomić o wypadku państwowy powiatowy organ ochrony środowiska i inspektora sanitarnego, w przypadku zagrożenia środowiska;

- 8) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli wypadek nastąpił na torach zelektryfikowanych;
- 9) powiadomić o wypadku oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy dla miejsca wypadku;
- 10) powiadomić o wypadku inne komórki organizacyjne, których powiadamianie nakazują obowiązujące przepisy wewnętrzne;
- 11) wezwać ekipę ratunkową z najbliższej położonego zakładu chemicznego, jeżeli wypadek lub poważny wypadek spowodował toksyczne zagrożenie dla środowiska;
- 12) w przypadku zagrożenia radiacyjnego powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki i wojewodę właściwego dla miejsca wypadku, podając:
 - a) miejsce wypadku,
 - b) nazwę substancji promieniotwórczej (według nazwy w liście przewozowym),
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - g) nazwisko i numer telefonu;
- 13) powiadomić:
 - a) jednostkę macierzystą pracownika kolejowego, który został poszkodowany w wypadku i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy,
 - b) przedstawiciela przewoźnika o udziale w wypadku jego pojazdu kolejowego,
 - c) najbliższą placówkę pocztową operatora publicznego, jeżeli pracownicy pocztowi pełniący służbę w pojeździe kolejowym (pocztowym) zostali poszkodowani w wypadku, albo zostały uszkodzone w wypadku przesyłki pocztowe,
 - d) najbliższy urząd celny, jeżeli pracownicy celni, wykonujący czynności służbowe na terenie kolejowym zostali poszkodowani w wypadku, lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocłeniu.

3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.

4. Dyżurny ruchu jest obowiązany niezwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe oraz zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.

§ 5. Oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego, któremu zgłoszono wypadek, zawiadamia Prezesa Urzędu Transportu o zaistnieniu tego zdarzenia.

§ 6.1. Zarządca infrastruktury właściwy dla miejsca wypadku obowiązany jest pisemnie zawiadomić o wypadku ustalonych adresatów. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji, o której mowa w § 4 ust. 2 pkt 5.

2. Wzór pisemnego zawiadomienia o wypadku, zwanego dalej „zawiadomieniem” określa załącznik do rozporządzenia. Zawiadomienie otrzymują właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:

- 1) oddział terenowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- 2) Prokuratura Rejonowa;
- 3) Komenda Powiatowa Policji;
- 4) właściwa terenowo komenda miejska bądź komenda powiatowa Państwowej Straży Pożarnej.

3. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia o wypadku ujawnione zostały nowe okoliczności wypadku, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii wypadku, ustalonej przyczyny wypadku albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie o wypadku, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.

4. Zawiadomienie o wypadku powinno być przekazane przed upływem 24 godzin od stwierdzenia wypadku.

5. Jeżeli wypadek spowodował ofiary w ludziach, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala, zarządca infrastruktury, po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratunkową, podaje do wiadomości publicznej, za pośrednictwem środków masowego przekazu, numery telefonów, pod którymi można uzyskać informację o osobach poszkodowanych w katastrofie.

§ 7. Procedurę powiadamiania o wypadku stosuje się również do incydentów na liniach kolejowych z wyłączeniem § 6 ust. 1.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu i Budownictwa

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz. 1900).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Transportu i Budownictwa
z dnia (poz.)

„WZÓR”

stempel jednostki organizacyjnej

.....

Nr Tel.

Data wysłania

Do

ZAWIADOMIENIE O WYPADKU NA LINII KOLEJOWEJ

Kategoria wypadku:.....

Miejsce wypadku:.....

Data i godzina wypadku:.....

Zwięzły opis wypadku:

.....
.....
.....
.....
.....

Prawdopodobna zasadnicza przyczyna wypadku:

.....
.....
.....

Inne prawdopodobne przyczyny wypadku:

.....
.....
.....

Przebieg akcji ratunkowej:

.....
.....

(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stosownie do upoważnienia zawartego w art. 28n nowelizowanej ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”, określa szczegółowe zasady powiadamiania o wypadkach i incydentach na liniach kolejowych.

Projektowane rozporządzenie zastąpi dotychczasowy rozdział 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie wypadków i katastrof kolejowych. Konieczność zmiany jest podyktowana nowelizacją ustawy, która uchyla Art. 13 ust. 8 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiący delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego szczegółowe zasady powiadamiania o katastrofach i wypadkach kolejowych oraz zasady i tryb pracy komisji powypadkowych zamierzające do ograniczenia skutków katastrof i wypadków kolejowych.

Ponadto proponowana zmiana ustawy wprowadza nowe pojęcia w zakresie zdefiniowania zdarzeń istotnych dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dotychczasowy podział tych zdarzeń na „wypadek kolejowy” i „katastrofę kolejową” został zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE zastąpiony „wypadkiem” i „incydentem” kolejowym oraz kwalifikowaną formą wypadku – poważnym wypadkiem.

Użyte w projekcie rozporządzenia pojęcia „wypadek”, „poważny wypadek” i „incydent” zostały określone w art. 4 pkt.: 46, 47 i 48 ustawy. Przez wypadek rozumie się niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie z udziałem pojazdu kolejowego powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska – ustawa wymienia również przykładowe kategorie wypadku takie jak kolizje, wykolejenia i inne. Ponadto, jak już wspomniano, ustawa przewiduje osobną, kwalifikowaną kategorię wypadku tj. „poważny wypadek” przez który należy rozumieć wypadek:

- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi, z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami i przejściami na stacjach i szlakach,
- b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu (pojazdów) kolejowego, infrastruktury lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro,
- c) mający wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem.

Przez „incydent” ustawa rozumie każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo

Projekt rozporządzenia podobnie jak obecnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof i wypadków kolejowych (Dz. U. Nr 126, poz. 1056) określa stanowiska pracy (dyżurny ruchu, dyspozytor) odpowiedzialne za postępowanie w przypadku zgłoszenia wypadku na liniach kolejowych jak również organy i jednostki ratownictwa, które należy zawiadomić o zaistniałym wypadku lub incydencie.

Załącznik do projektu rozporządzenia zawiera wzór dokumentów stosowanych w toku postępowania związanego z powiadomieniem o wypadku lub incydencie.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych i podmioty wykonujące prace na terenie kolejowym - których dotyczy postępowanie wyjaśniające

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje ujemnych skutków finansowych dla budżetu państwa.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki ani na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne

W trakcie prac nad projektem przewiduje się przeprowadzenie konsultacji z PKP S.A. a także spółkami Grupy PKP. Projekt rozporządzenia zostanie także przekazany do Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, skupiającej 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego oraz Urzędem Transportu Kolejowego.