



Warszawa, dnia 29 września 2015 r.

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

**(druk nr 1093)**

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

Ustawa z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wdraża do polskiego porządku prawnego postanowienia dyrektywy 2014/106/UE Komisji z dnia 5 grudnia 2014 r. zmieniającej załączniki V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014 r., str. 42).

W art. 1 w pkt 2 noweli zmodyfikowano katalog określeń używanych w ustawie o transporcie kolejowym, dodając definicję pojęcia „procedura weryfikacji WE podsystemu” oraz zmieniając znaczenie niektórych stosowanych tam pojęć.

W dotychczasowym stanie prawnym, każdy pojazd kolejowy, eksploatowany w ogólnodostępnej sieci kolejowej, powinien być oznaczony tzw. europejskim numerem pojazdu (EVN) i zarejestrowany w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych. Warunkiem uzyskania numeru EVN i jego rejestracji jest m.in. posiadanie ważnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Jak wynika z uzasadnienia do projektu ustawy, spełnienie tego warunku jest w praktyce niezwykle trudne lub wręcz niemożliwe, w przypadku pojazdów nowych lub zmodernizowanych.

Mając powyższe na uwadze, w art. 1 w pkt 8 noweli przewidziano wprowadzenie do ustawy instytucji rezerwacji europejskiego numeru pojazdu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla pojazdów, które nie uzyskały zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Prezes UTK, na wniosek zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Unii Europejskiej, wykonawcy modernizacji lub importera, będzie:

- a) rezerwował europejski numer pojazdu (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji,
- b) nadawał europejski numer pojazdu dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rejestrował go w krajowym rejestrze pojazdów (NVR).

Zgodnie z nowym brzmieniem art. 23b ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli Prezes UTK nie wyda rozstrzygnięcia w przedmiocie dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego na podstawie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, pojazd objęty treścią wniosku uznawać się będzie za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca terminu na złożenie dokumentacji technicznej lub wyników badań. Uprawnienie do eksploatacji będzie ważne tylko na sieci kolejowej, w odniesieniu do której Prezes UTK nie wydał rozstrzygnięcia.

W art. 23g ustawy określono zasady udzielania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdu kolejowego dopuszczonego już do użytku w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Jedną z przesłanek wydania takiego zezwolenia jest posiadanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, wydanego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Przepis ten prowadził w dotychczasowym brzmieniu do interpretacji, w świetle której zezwolenie wydawano tylko dla pojazdów wyprodukowanych po 2008 roku.

Aby uniknąć niekorzystnej dla podmiotów sektora kolejowego wykładni prawa, doprecyzowano art. 23g ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym w taki sposób, aby dopuszczał do eksploatacji w Polsce również takie pojazdy, dla których wydano inne niż zezwolenie dokumenty potwierdzające dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim lub w ruchu międzynarodowym.

W art. 1 w pkt 13 w lit b noweli zmodyfikowano art. 23g ust. 2 pkt 3 ustawy, określający katalog dokumentów dołączanych do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI (technicznymi specyfikacjami interoperacyjności).

W art. 1 w pkt 2 w lit. e oraz w pkt 18 – noweli zmieniono definicję określenia „poważny wypadek kolejowy” oraz tryb postępowania w sprawach wypadków kolejowych.

Przez poważny wypadek będzie rozumiany każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma rannymi osobami, lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.

Poważne wypadki, wypadki oraz incydenty kolejowe badane są przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych oraz komisje kolejowe. Zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, poważne wypadki powinny być badane przez organ dochodzeniowy, który jest niezależny od przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

Dotychczasowa regulacja dopuszcza sytuację, w której badanie poważnego wypadku jest rozpoczynane przez komisję kolejową, a następnie przejmowane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.

Tymczasem zgodnie z art. 28m ust. 3 ustawy, w skład komisji kolejowej wchodzi przedstawiciele przewoźników kolejowych lub zarządców, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura kolejowa ma związek z tym poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem. Zdaniem Komisji Europejskiej nie jest więc spełniony warunek prowadzenia dochodzenia w sprawie poważnych wypadków przez organ dochodzeniowy niezależny od przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

W związku z powyższym, w art. 28e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym wprowadzono zasadę, że Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku kolejowym, natomiast w art. 28m ust. 1 ograniczono zakres badania zdarzeń kolejowych przez komisje kolejowe, wyłącznie do wypadków i incydentów, z wyłączeniem poważnych wypadków.

Ponadto, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych otrzymała kompetencję do badania zdarzeń kolejowych, które miały miejsce na bocznicach (art. 1 pkt 1 noweli).

## **II. Przebieg prac legislacyjnych**

Ustawa uchwalona przez Sejm na 101. posiedzeniu w dniu 25 września 2015 r. pochodziła z przedłożenia Komisji Infrastruktury (druk nr 3930).

Pierwsze czytanie odbyło się w dniu 23 września br. w Komisji Infrastruktury, a drugie czytanie - w tym samym dniu na posiedzeniu Sejmu. Za przyjęciem ustawy głosowało 277 posłów, przy 7 głosach przeciw i 117 głosach wstrzymujących się.

Ustawa nie budzi istotnych zastrzeżeń legislacyjnych.

*Maciej Telec*

*Główny legislator*