



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-1-08

Druk nr 178

Warszawa, 21 stycznia 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

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.

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 Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

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. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4:

a) po pkt 34 dodaje się pkt 34a w brzmieniu:

„34a) pośredni certyfikat zgodności podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;”

b) po pkt 35 dodaje się pkt 35a w brzmieniu:

„35a) pośrednia deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu – oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;”

2) w art. 25a:

- a) w ust. 1 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:
 - „b) aplikacje telematyczne.”,
 - b) w ust. 2 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:
 - „b) aplikacje telematyczne.”;
- 3) w art. 25c:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
 - „1a. Podsystemy mogą podlegać wstępnej ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t, na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego.”,
 - b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:
 - „2a. Podsystemy podlegają ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei na etapie:
 - 1) projektowania;
 - 2) budowy;
 - 3) końcowych prób podsystemu.
 - 2b. Podsystemy mogą podlegać wstępnej ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei na etapie:
 - 1) projektowania;
 - 2) budowy.”,
 - c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a-6c w brzmieniu:
 - „6a. Po dokonaniu pozytywnej wstępnej oceny zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei na etapie projek-

towania, łącznie z badaniami typu, oraz budowy podsystemu przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jednostka ta wydaje pośredni certyfikat zgodności podsystemu producentowi podsystemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, importerowi, inwestorowi, zarządcy infrastruktury albo przewoźnikowi kolejowemu.

6b. W celu wystawienia certyfikatu zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca sprawdza:

- 1) czy dla podsystemu istnieją odpowiednie pośrednie certyfikaty zgodności podsystemu dla etapu projektowania i budowy przekazane podmiotowi zamawiającemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, o ile wystąpił on do notyfikowanej jednostki certyfikującej o ich wystawienie dla obu tych etapów, lub
- 2) czy budowany podsystem odpowiada pośredniemu certyfikatowi zgodności podsystemu dla etapu projektowania przekazanemu podmiotowi zamawiającemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, o ile wystąpił on do notyfikowanej jednostki certyfikującej o jego wystawienie tylko dla tego etapu.

6c. W przypadku wydania pośredniego certyfikatu zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca sprawdza prawidłowość tego certyfikatu pod względem wymagań specyfikacji TSI oraz dokonuje oceny elementów projektu i budowy nieuwzględnionych w tym certyfikacie.”,

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, który poddał podsystem lub składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei lub, w zakresie podsystemu, ocenie wstępnej, o której mowa w art. 25c ust. 1a, i otrzymał odpowiedni certyfikat, wystawia:

- 1) deklarację weryfikacji zgodności podsystemu – dla podsystemu;
- 2) deklarację zgodności składnika interoperacyjności – dla składnika interoperacyjności;
- 3) pośrednią deklarację weryfikacji zgodności podsystemu – dla podsystemu.”,

e) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Podmioty, o których mowa w ust. 7, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemów, składników interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały okres eksploatacji danego podsystemu lub danego składnika interoperacyjności.”,

f) dodaje się ust. 11 i 12 w brzmieniu:

„11. Podmiot zamawiający dołącza dokumentację do deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz każdemu państwu członkowskiemu Unii Europejskiej, które o to wystąpi.

12. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności sporządza się w jednym z oficjalnych języków państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na terytorium którego ma swoją siedzibę podmiot

zamawiający lub jego upoważniony przedstawiciel, bądź w języku zaakceptowanym przez ten podmiot.”;

4) w art. 25s dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie podsystemów są obowiązane do publikowania corocznie, w terminie do końca pierwszego kwartału, informacji o otrzymanych wnioskach o dokonanie oceny zgodności, o wydanych certyfikatach zgodności podsystemu lub pośrednich certyfikatach zgodności podsystemu oraz odmowach ich wydania, za poprzedni rok kalendarzowy.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Komisji 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniającej załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. Urz. UE L 141 z 02.06.2007, str. 63-66).

UZASADNIENIE

Nowelizacja ustawy wydawana jest w związku z opublikowaniem przez Komisję Europejską dyrektywy 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniającej załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. Urz. UE L 141 z 02.06.2007, str. 63-66).

Zmiana załącznika dotyczącego procedur weryfikacji zgodności podsystemów interoperacyjności kolei polega na umożliwieniu producentom lub ich upoważnionym przedstawicielom uzyskania pośrednich certyfikatów zgodności podsystemu w wyniku oceny wstępnej przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną. Na podstawie takich pośrednich certyfikatów producent będzie mógł sporządzić pośrednie deklaracje weryfikacji zgodności podsystemu. Dzięki temu producent będzie miał pewność, że projektowany lub produkowany podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami; ułatwi to jego sprzedaż jeszcze przed zakończeniem produkcji i uzyskaniem certyfikatu zgodności, a także ułatwi uzyskanie tego certyfikatu.

Zmiana ta kładzie też szczególny nacisk na konieczność kontroli podsystemu już na etapie projektowania, w tym badań typu i budowy.

Nowelizacja wprowadza zmiany do rozdziału 4a ustawy, w szczególności:

- do art. 4 (nowe pkt 34a i 35a) przez dodanie definicji pośredniego certyfikatu zgodności podsystemu oraz definicji pośredniej deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu,
- do art. 25c (nowy ust. 1a) przez odniesienie do możliwości przeprowadzenia oceny wstępnej i możliwości uzyskania pośredniej deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu (art. 25c ust. 7 pkt 3),
- do art. 25c (nowy ust. 2a) przez nałożenie obowiązku kontroli podsystemu na etapach od projektowania do testów końcowych,

- do art. 25c (nowe ust. 6b i 6c) przez nałożenie obowiązku uwzględnienia pośrednich certyfikatów zgodności podsystemu przy wydawaniu certyfikatu zgodności podsystemu przez jednostkę notyfikowaną,
- do art. 25c (zmieniony ust. 7) przez nałożenie obowiązku wydania pośredniej deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu przez producenta, który otrzymał odpowiedni certyfikat,
- do art. 25c (zmieniony ust. 10) przez nałożenie obowiązku przechowywania dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji zgodności oraz udostępniania jej zainteresowanym organom w danym państwie członkowskim (nowy ust. 11), oraz przez obowiązek sporządzania dokumentacji technicznej dotyczącej weryfikacji zgodności podsystemu w języku zamawiającego lub w jednym z oficjalnych języków państwa członkowskiego, na terenie którego ma swoją siedzibę podmiot zamawiający lub jego upoważniony przedstawiciel na terytorium Wspólnoty, bądź w języku zaakceptowanym przez ten podmiot (nowy ust. 12). Przepis ten ma na celu uproszczenie wydawania certyfikatów przez notyfikowane jednostki certyfikujące, które wykonują zlecenia dla różnych państw członkowskich w ich języku bądź w innym języku uzgodnionym przez strony,
- do art. 25s przez nałożenie obowiązku publikacji przez notyfikowane jednostki informacji o otrzymanych wnioskach o dokonanie oceny zgodności oraz o wydawanych certyfikatach lub odmowach ich wydania.

W art. 25a wprowadzono też zmianę dostosowującą terminologię w zakresie podsystemów transeuropejskiej sieci kolejowej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej. W trybie ww. ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania przedmiotowym projektem ustawy.

Projekt aktu normatywnego nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Przepisy ustawy dotyczą producentów, importerów, inwestorów dostarczających lub wytwarzających elementy transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i szybkiej, a także zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących ten system oraz notyfikowanych jednostek certyfikujących – w zakresie oceny zgodności podsystemów interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei z zasadniczymi wymaganiami w zakresie wydawania certyfikatów/pośrednich certyfikatów zgodności podsystemu oraz deklaracji/pośrednich deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji

W wyniku przeprowadzonych konsultacji uwzględniono większość zgłoszonych uwag.

Na podstawie uwag PKP PLK S.A. w pkt 2b projektu zmiany ustawy o transporcie kolejowym dokonano zmian w celu wykazania jednoznacznie, że pośrednie certyfikaty zgodności podsystemu nie są warunkiem uzyskania certyfikatu zgodności podsystemu, wyjaśniono też dokładniej procedury jednostki notyfikowanej dot. weryfikacji certyfikatów pośrednich przed wydaniem certyfikatu zgodności.

W celu uzyskania jednolitości terminologicznej zmieniono wyraz „kontrola” w pkt 2a projektu na „ocena zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei”.

W pkt 2c projektu dokonano zmiany, tak aby wyrażenie „ocena wstępna” dotyczyło tylko podsystemów.

W pkt 2d projektu uściślono, że chodzi o dokumentację techniczną. Zastosowano obowiązek przechowywania dokumentacji technicznej przez cały okres eksploatacji do całej dokumentacji wymienionej w tym artykule, co jest zgodne z duchem dyrektywy.

3. Wpływ regulacji na:

1) sektor finansów publicznych

Ustawa nie spowoduje obciążenia dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

2) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu ustawy na rynek pracy.

3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Przepisy ustawy będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji kolei i jej elementów, gdyż producenci będą mieli możliwość uzyskania pośrednich certyfikatów zgodności podsystemu po przeprowadzeniu prób na wyodrębnionym składniku interoperacyjności lub podsystemie, niezależnie od docelowego środowiska, w którym taki składnik lub podsystem zostanie zainstalowany i eksploatowany. Takie użyteczne i końcowe próby „autonomiczne” są niezależne od sieci kolejowej, w której dany produkt ma być eksploatowany.

Pośrednie certyfikaty i pośrednie deklaracje weryfikacji zgodności ułatwią producentom późniejsze uzyskanie obowiązkowych certyfikatów zgodności podsystemu oraz wystawienie deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu.

4) sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu ustawy na sytuację i rozwój regionalny.

5) sytuację finansową

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu ustawy na zmianę sytuacji finansowej kolei.

4. Korzyści społeczne

Usprawnianie wdrażania interoperacyjności przyczyni się w dalszej perspektywie do poprawy jakości oferty transportu kolejowego.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ**

**KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD/ 36 /08/DP/gg

Warszawa, dnia 7 stycznia 2008 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. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza.

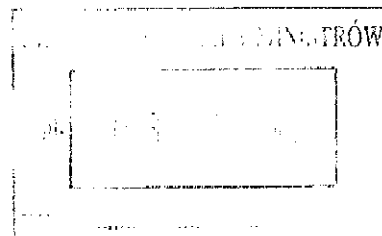
Szanowna Pani Minister,

W związku z przedłożonym projektem (RM-10-1-08), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Nie zgłaszam zastrzeżeń do przepisów projektowanej regulacji. Rozstrzygnięcia legislacyjne zawarte w przedłożonym projekcie nie budzą zastrzeżeń w kontekście ich zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury



SJR-24

2008-01-08