



Druk nr 2269

Warszawa, 27 maja 2009 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Komisja Nadzwyczajna „Przyjazne
Państwo” do spraw związanych
z ograniczaniem biurokracji
NPP-020-112-2009

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu Komisja Nadzwyczajna „Przyjazne Państwo” do spraw związanych z ograniczaniem biurokracji wnosi projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o transporcie
kolejowym.**

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem ustawy została upoważniona poseł Hanna Zdanowska .

Przewodniczący Komisji

(-) Mirosław Sekuła

Ustawa
z dnia2009 r.
o zmianie ustawy o transporcie kolejowym ¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a, 4b, 5a–10;”;
- 2) w art. 4 pkt 10 i 10a otrzymują brzmienie:
„10) bocznic kolejowa – obiekt budowlany, w rozumieniu odrębnych przepisów, mający bezpośrednie lub pośrednie połączenie z linią kolejową służący do wykonywania załadunku, wyładunku i przeładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymania pojazdów kolejowych, lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;
10a) użytkownik bocznic kolejowej – przedsiębiorca, w rozumieniu odrębnych przepisów, uprawniony do zarządzania i użytkowania bocznic kolejowych w zakresie ich przeznaczenia lub wykonywania przewozów w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na mocy umowy zawartej z właścicielem;”;
- 3) w art. 13:
 - a) w ust. 2:
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) kontrola spełniania przez zarządców i przewoźników kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
 - a) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 7,
 - b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25,
 - c) warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 22;”;
 - dodaje się pkt 3a w brzmieniu:
„3a) kontrola spełniania przez użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
 - a) zasad sygnalizacji w ruchu kolejowym, o których mowa w art. 17 ust. 7,

- b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25,
 - c) warunków, jakie powinni spełniać prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 22;”
- pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) nadzór nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych;”
- b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
„3a. Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 2, nie dotyczy typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji przed dniem 14 listopada 1997r.”;
 - c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. Prezes UTK zatwierdza opracowane przez zarządców i przewoźników kolejowych przepisy wewnętrzne, o których mowa w art. 19.”;
 - d) dodaje się ust. 5a i 5b w brzmieniu:
„5a. Użytkownik bocznic kolejowej powinien posiadać regulamin pracy bocznic kolejowej zawierający co najmniej zasady organizacji współpracy z zarządcą infrastruktury, z którą bocznic jest połączona. Regulamin pracy bocznic kolejowej podlega uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury w części dotyczącej styku działalności użytkownika bocznic i tego zarządcy infrastruktury oraz zatwierdzeniu przez Prezesa UTK.
5b. Prezes UTK zatwierdza opracowane przez użytkowników bocznic kolejowych przepisy wewnętrzne określające zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.”;
- 4) w art. 14:
- a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Prezes UTK nakazuje, w drodze decyzji, usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie w razie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków zarządców i przewoźników kolejowych w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności:”;
 - b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1. Prezes UTK nakazuje, w drodze decyzji, usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie w razie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków użytkowników bocznic kolejowych w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności:
 - 1) zasad sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 7;
 - 2) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25;
 - 3) warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 22.”;
 - c) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na linii kolejowej lub jej odcinku w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;”;
- 5) w art. 16 ust. 2 po pkt. 2 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) odpisu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego – nie może być wyższa niż 24 pln.”;
- 6) w art. 17:
a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Zarządcy i przewoźnicy kolejowi są zobowiązani spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające.”;
b) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:
„1b. Do użytkowników bocznic kolejowych stosuje się ust. 1 pkt 2 i 3.”;
c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:
„7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, uwzględniając obowiązek opracowania przez zarządców i przewoźników kolejowych szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie.”;
- 7) w art. 18 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) zarządców do zarządzania infrastrukturą kolejową, o której mowa w ust. 2, przewoźników kolejowych do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 3, jest świadectwo bezpieczeństwa.”;
- 8) w art. 19:
a) ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw (odpisów świadectw) dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw (odpisów świadectw) dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;”
b) ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw (odpisów świadectw) dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;”
c) uchyla się ust. 3 ”;
- 9) art. 21 otrzymuje brzmienie:
„Art. 21. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji, na wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego, w uzasadnionych przypadkach, udzielić zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, po uzyskaniu opinii Prezesa UTK.”;
- 10) po art. 21 dodaje się art. 21a w brzmieniu:
„Art. 21a. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji, na wniosek użytkownika bocznic kolejowej, w uzasadnionych przypadkach, udzielić zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz zasad sygnalizacji, po uzyskaniu opinii Prezesa UTK.”
- 11) w art. 23:
a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Zarządca, przewoźnik kolejowy i użytkownik bocznic kolejowej mogą eksploatować wyłącznie typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji, z zastrzeżeniem ust. 2. Prezes UTK wydaje jedno świadectwo dopuszczenia do eksploatacji na

każdy typ pojazdu kolejowego, budowli i urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Z wnioskiem o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, o którym mowa w ust. 1, występuje producent, wykonawca bądź importer.”;

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Rejestr wydanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji, o których mowa w ust. 1, publikowany jest w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego.

3b. Zarządca, przewoźnik kolejowy oraz użytkownik bocznic kolejowej występuje z wnioskiem o wydanie odpisu wydanego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji do Prezesa UTK, załączając do wniosku oświadczenie o posiadaniu tego samego typu pojazdu kolejowego, budowli i urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, na który zostało wydane przez Prezesa UTK świadectwo dopuszczenia do eksploatacji.”;

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych oraz ochronę środowiska, określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw i odpisów świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw i odpisów świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, uwzględniając:

a) okres ważności oraz wzory świadectw i odpisów świadectw,

b) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw;

2) zakres badań koniecznych do uzyskania tych świadectw;

3) wykaz typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 1.”;

12) w art. 53 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych i przejazdów kolejowych może mieć miejsce w odległości niezakłócającej ich eksploatacji, działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.”;

13) w art. 66 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:

a) prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego, o którym mowa w art. 18,

b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego, zarządcy lub użytkownika bocznic kolejowej.”

Art. 2. W przypadku pojazdów kolejowych, budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, których producenci już nie istnieją, lub które zostały wprowadzone do użytku po dniu 14 listopada 1997r. a przed wejściem w życie niniejszej ustawy, o wydanie świadectwa może wystąpić zarządca, przewoźnik kolejowy oraz użytkownik bocznic kolejowej.

Art. 3. Świadczenia dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typu pojazdu kolejowego wydane na podstawie art. 23 oraz świadectwa bezpieczeństwa wydane na podstawie art. 19 ust. 3, ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują swoją ważność na okres, na jaki zostały wydane.

Art. 4. 1. Niezakończone ostateczną decyzją postępowania w sprawie wydania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów na wniosek zarządców i przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych podlegają umorzeniu.

2. Postępowania sądowoadministracyjne od ostatecznych decyzji wydanych w sprawach, o których mowa w ust. 1, podlegają umorzeniu.

Art. 5. 1. Niezakończone ostateczną decyzją postępowania w sprawie wydania użytkownikom bocznic kolejowych, na ich wniosek, świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 19 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, podlegają umorzeniu.

2. Postępowania sądowoadministracyjne od ostatecznych decyzji wydanych w sprawach, o których mowa w ust. 1, podlegają umorzeniu.

Art. 6. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 17 ust. 7 i art. 23 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 i art. 23 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia.

-
- 1) Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym ,
 - 2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 64, poz. 427, Nr 124, poz. 859, Nr 127, poz. 880 i Nr 128, poz. 883, z 2008 r. Nr 44, poz. 262, Nr 63, poz. 394, Nr 182, poz. 1121, Nr 195, poz. 1198 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2009 r. Nr 6, poz. 33,

UZASADNIENIE

Uwagi ogólne

Potrzeba opracowania projektu wyniknęła z konieczności uporządkowania stanu prawnego dotyczącego niezwykle ważnego wycinka życia gospodarczego kraju - bocznic kolejowych. W konsekwencji projekt ustawy zmieniającej ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późniejszymi zmianami) generalnie obejmuje wyłącznie zmiany związane z użytkowaniem bocznic kolejowych, sprowadzając te uregulowania do zapewnienia bezpieczeństwa działalności na tych bocznicach. Jedynie zmiany dotyczące świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego dotyczą także innych podmiotów działających w sektorze kolejowym (zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi), gdyż kwestia ta nie dotyczy jedynie użytkowników bocznic kolejowych.

Bocznic kolejowych i ich funkcjonowania w sposób dość szczegółowy (poza stykiem działalności prowadzonej na bocznicach i infrastrukturze zarządcy w zakresie ruchu kolejowego) i zdaniem projektodawców wyczerpujący dotyczą regulacje Prawa budowlanego (ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z póź. zm.) oraz przepisów wykonawczych do tego Prawa, rozporządzeń Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej:

- 1) z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144 z póź. zm.),
- 2) z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim winny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987).. bocznic kolejowych, które jako obiekty budowlane zdefiniowane w art. 3 pkt. 1 Ustawy Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z póź. zm.).

Przepisy te statuuja bocznicę kolejową jako obiekt budowlany poddany wszelkim regułom i rygorom dotyczącym tych obiektów – do uzyskania pozwolenia na użytkowanie wyłącznie. Zatem bezpieczeństwo działalności bocznic (i jego kontrola przez władze administracyjne) jest zapewnione i nie ma żadnych racjonalnych powodów, by mnożyć wobec tych obiektów rygory określone przepisami dotyczącymi transportu kolejowego, zwłaszcza, że na bocznicach nie jest wykonywany ruch kolejowy w rozumieniu tych ostatnich przepisów (ustawy z dnia 28 marca 2003 r. nowelizowanej projektowaną ustawą).

Bocznic kolejowe, jako obiekt leżący na styku ruchu kolejowego i działalności przedsiębiorców różnych gałęzi, powinny jedynie w niewielkim stopniu podlegać reżimowi przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Nie można nie zauważyć, że zdefiniowanie bocznic jako obiektu budowlanego powoduje, iż szereg obowiązków nałożonych w obecnie obowiązującej ustawie o transporcie kolejowym na podmioty użytkujące bocznic nie ma żadnego uzasadnienia powodując jednakże poważne utrudnienie w funkcjonowaniu firm działających na rynku związanym z transportem kolejowym, a przede wszystkim niekorzystnie wpływa na konkurencyjność tego środka transportu.

Obecnie obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym przewidują, że do bocznic stosuje się prawie wszystkie jej przepisy, z wyjątkiem (przewidzianym w art. 2) rozdziałów 2b, 5a-8 i 10 - czyli przepisów dotyczących wypadków kolejowych,

udostępniania infrastruktury kolejowej, finansowania i licencjonowania transportu kolejowego oraz ochrony porządku na obszarze kolejowym.

Obecnie obowiązujące przepisy jednakże nie wyłączają bocznic kolejowych spod przewidzianego dla przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury reżimu spraw dotyczących infrastruktury kolejowej i wszelkiego rodzaju świadectw niezbędnych w przypadku wykonywania przewozów kolejowych i zarządzania infrastrukturą kolejową, takich jak świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego a także świadectwo bezpieczeństwa bocznic kolejowej – w efekcie utożsamiając bocznic kolejowe z częścią infrastruktury kolejowej, czym bez żadnych wątpliwości bocznic nie są.

Całe ukształtowanie ustawy świadczy o tym, że bocznic kolejowe włączone zostały bezkrytycznie i bez żadnej potrzeby oraz racjonalnego uzasadnienia do infrastruktury kolejowej, jako jej element, w obrazie tworzonym przez obecne przepisy, nie mniej istotny od np. dróg kolejowych.

A przecież, o czym już wzmiankowano, przepisy dotyczące obiektów budowlanych zawierają całą gamę szczegółowych wymagań i norm dotyczących także bocznic kolejowych.

Wydaje się, że gdyby nie operowano tradycyjnym, od lat używanym określeniem (którego, właśnie z uwagi na tę tradycję, projektodawcy nie chcą zmieniać) „bocznica kolejowa”, lecz np. określeniem „bocznica”, czy „bocznica transportowa” – nie byłoby takich, jak obecne rozwiązań.

Nadmienić trzeba także, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), jako centralny organ administracji rządowej, którego zadania zostały szczegółowo zdefiniowane w nowelizowanej ustawie (art. 13) często literalnie odczytując dyspozycję jej przepisów w swojej działalności koncentrowanej, i słusznie, na transporcie kolejowym wykonywanym po drogach kolejowych, od kilku lat nie jest w stanie wypełnić niektórych swoich powinności wobec użytkowników bocznic kolejowych. Jedną z przyczyn niemożności wypełnienia tych obowiązków jest brak sprecyzowania poszczególnych zapisów ustawy, pozwalających na dowolność ich interpretacji. Przykładem takiego interpretowania zapisów ustawy przez administrację publiczną jest sprawa konieczności posiadania m.in. przez użytkowników bocznic kolejowych świadectw dopuszczenia do eksploatacji **typu** budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdu kolejowego. Zgodnie z obecną interpretacją przepisu art. 23 ust. 1 nowelizowanej ustawy wymienione tam podmioty, w tym użytkownicy bocznic kolejowych, muszą fizycznie posiadać świadectwa dopuszczenia do eksploatacji świadectwa wystawione imiennie na firmę, której własnością jest, lub która użytkuje dany typ budowli, urządzenia i pojazdu - a przecież tenże art. 23 ust. 1 wyraźnie stanowi: *„Zarządca, przewoźnik kolejowy i **użytkownik bocznic kolejowej** oraz przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej **mogą eksploatować wyłącznie typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji /.../”**.*

Określenie „świadectwo dopuszczenia typu”, żadną miarą nie oznacza, że świadectwo (a nie świadectwo typu) musi uzyskiwać każda budowla, urządzenie czy pojazd, pomijając już fakt, że większość typów budowli, urządzeń i pojazdów jest eksploatowana w Polsce od kilkudziesięciu lat i skoro zostały one wcześniej dopuszczone do eksploatacji, nie powinno się wprowadzać konieczności ponownego ich dopuszczania – to tak jakby chcieć, by homologacji pojazdów samochodowych lub aparatów telefonicznych podlegał każdy egzemplarz pojazdu lub aparatu objętego homologacją właśnie typu.

Kolejnym, bardzo istotnym, podobnym przykładem są świadectwa bezpieczeństwa dla użytkowników bocznic. Szereg wniosków złożonych w Urzędzie Transportu Kolejowego

w 2004 r. dotychczas nie doczekało się rozpatrzenia, w związku z czym bocznic te, zgodnie z ustawą, powinny zostać zamknięte. Z prowadzonego przez Urząd, a znajdującego się także na jego stronach internetowych, rejestru wydanych świadectw wynika, iż wydanych jest jedynie 277 ważnych świadectw bezpieczeństwa, a bocznic w Polsce jest kilka tysięcy.

Biorąc pod uwagę przepisy dotyczące obiektów budowlanych, także w tym przypadku wydawanie świadectwa bezpieczeństwa na konkretnego użytkownika i konkretną bocznicę nie ma żadnego uzasadnienia, gdyż poza tym, że powoduje bardzo wysokie koszty dla przedsiębiorców, a także stanowi poważne utrudnienie w ciągłości funkcjonowania bocznic w przypadku zmiany jej użytkownika (procedura wydania świadectwa trwa bardzo długo i na ten czas, zgodnie z zapisami ustawy bocznic praktycznie powinna być zamknięta) niczego nie daje ani też nie zwiększa bezpieczeństwa, bo to jest już zapewnione.

Nadmienić także trzeba, że w prawie wspólnotowym nie ma wymogu posiadania świadectwa bezpieczeństwa przez użytkowników bocznic kolejowych zwłaszcza, że bocznic kolejowa nie jest budowlą przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego. Wymóg posiadania przez użytkowników bocznic świadectw bezpieczeństwa (traktowany podobnie, jak w stosunku do przewoźników i zarządców infrastruktury) nabiera więc charakteru licencji, a licencjonowaniu, zgodnie zarówno z prawem wspólnotowym jak i przepisami rozdziału 8 ustawy o transporcie kolejowym, w obecnym kształcie, nie podlega użytkowanie bocznic kolejowych.

Przypomnieć należy, że zgodnie z definicjami zawartymi w zmienianej ustawie (art. 4) przewoźnik kolejowy to przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną, a zarządca to podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, której częścią nie jest bocznic kolejowa i na której nie odbywa się ruch kolejowy, gdyż m.in. nie wchodzi ona w skład sieci kolejowej, którą tworzy układ połączonych ze sobą linii kolejowych będących własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzanych przez zarządcę infrastruktury.

Celem projektowanej regulacji jest ograniczenie uciążliwych i niczym nieuzasadnionych przepisów związanych z funkcjonowaniem bocznic kolejowych i to tylko w sferze, w której nie ma to wpływu na zmniejszenie bezpieczeństwa w zakresie transportu kolejowego.

Uwagi szczegółowe

Projektowana zmiana art. 2 pkt 2 ustawy zmienianej (art.1 pkt 1 ustawy zmieniającej) – wyłączenie stosowania wobec bocznic kolejowych i ich użytkowników tych przepisów ustawy, które nie mają wpływu na bezpieczeństwo transportu kolejowego, gdyż, co raz jeszcze należy podkreślić, bocznic nie jest elementem infrastruktury kolejowej, lecz obiektem budowlanym i nie odbywa się na niej ruch kolejowy.

Projektowana zmiana w art. 4 ustawy zmienianej (art.1 pkt 2 ustawy zmieniającej) – zmiana definicji bocznicy, w kierunku oddania jej rzeczywistego charakteru, jako obiektu budowlanego przede wszystkim, dotychczasowe brzmienie definicji bocznicy wprowadza zamieszanie i prowadzi do niczym nie uzasadnionych żądań i chęci egzekwowania nieuzasadnionych i nienależnych obowiązków, niekiedy większych niż dla zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego, dla podmiotów, którym przypisuje się rolę użytkownika bocznicy, obowiązków których większość nie powinna dotyczyć tego podmiotu prawnego.

Projektowana zmiana art. 13 i 14 ustawy zmienianej (art.1 pkt 3 i 4 ustawy zmieniającej) zawarto w niej:

- wyłączenie użytkowników bocznic kolejowych z obowiązków dotyczących zasad prowadzenia ruchu kolejowego i wszelkich konsekwencji z tego wynikających, gdyż na bocznicach ruch kolejowy się nie odbywa. Użytkownika bocznic dotyczą jedynie obowiązki dotyczące warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, warunki, które muszą spełnić osoby prowadzące pojazdy kolejowe a także zasady sygnalizacji,
- rezygnację z obowiązku uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji, których obowiązek posiadania nie może dotyczyć budowli, urządzeń i pojazdów eksploatowanych w Polsce od kilkudziesięciu lat, które zostały na mocy wcześniej obowiązujących przepisów dopuszczone do eksploatacji, gdyż prawo nie powinno działać wstecz. Wprowadzona w projekcie nowelizacji data 14 listopada 1997r. jest datą wejścia w życie ustawy z dnia 27 czerwca 1997r. o transporcie kolejowym, w której to ustawie po raz pierwszy wprowadzono pojęcie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu,
- wyłączenie użytkowników bocznic kolejowych z obowiązku opracowywania przepisów wewnętrznych, o których mowa w art. 19. Wprowadzona zmiana jest konsekwencją zmiany art. 18 ust. 1 pkt 3 oraz propozycji uchylenia art. 19 ust. 3. Użytkownika bocznic nie mogą dotyczyć przepisy wewnętrzne określające zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, gdyż na bocznicach nie prowadzi się ruchu kolejowego i nie jest ona infrastrukturą kolejową. Użytkowników bocznic dotyczą jedynie przepisy określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych. Użytkownik bocznic powinien także posiadać regulamin pracy bocznic kolejowej, zatwierdzany przez Prezesa UTK, zawierający co najmniej zasady współpracy z zarządcą infrastruktury, z którą bocznic jest połączona w zakresie dotyczącym styku działalności obydwu podmiotów i część ta będzie podlegała uzgodnieniu z zarządcą.

Projektowana zmiana art. 16 ustawy zmienianej (art.1 pkt 5 ustawy zmieniającej)

- wprowadzona zmiana ma na celu uregulowanie wysokości opłaty za wydanie odpisu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego, która nie może być wyższa niż opłata za dokonanie czynności urzędowej polegającej na wydaniu duplikatu zezwolenia (pozwolenia, koncesji) określona w załączniku do ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006r. Nr 225, poz. 1635 z późniejszymi zmianami).

Projektowana zmiana art. 17 ustawy zmienianej (art.1 pkt 6 ustawy zmieniającej)

- zmiany odnoszą się do wyłączenia użytkowników bocznic z obowiązku spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, gdyż na bocznicach ruchu kolejowego się nie prowadzi.

Projektowana zmiana art. 18 ustawy zmienianej (art.1 pkt 7 ustawy zmieniającej)

- zmiany przewidują wyłączenie użytkowników bocznic kolejowych z grona podmiotów zobowiązanych do uzyskania świadectw bezpieczeństwa. Zgodnie z art. 13 ust. 2 pkt. 1 ustawy wydawanie świadectw bezpieczeństwa jest zadaniem Prezesa UTK z zakresu nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a bocznicą linią kolejową nie jest i ruch kolejowy się na niej nie odbywa.

Projektowana zmiana art. 19 ustawy zmienianej (art.1 pkt 8 ustawy zmieniającej)

- jest konsekwencją zmiany art. 23 dotyczącego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu

budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdów kolejowych, gdzie wprowadza się odpisy świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu.

Projektowana zmiana art. 21 i dodanie art. 21 a ustawy zmienianej (art.1 pkt 9 i 10 ustawy zmieniającej) – propozycja wynikająca z tego, że użytkownik bocznic, jako nie prowadzący ruchu kolejowego, nie może występować o odstępstwo od warunków prowadzenia ruchu kolejowego, gdyż warunki te tego podmiotu nie dotyczą.

Projektowana zmiana art. 23 ustawy zmienianej (art.1 pkt 11 ustawy zmieniającej) ma na celu doprecyzowanie, iż świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji wydaje się jedno na każdy typ budowli, urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdu kolejowego, a nie jak to interpretuje się obecnie - na każdy egzemplarz i imiennie dla każdego podmiotu eksploatującego dany typ budowli, urządzenia i pojazdu.

Definicje zawarte w nowelizowanych przepisach precyzują, co oznacza pojęcie „typu pojazdów kolejowych” oraz „typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego” oraz co oznacza pojęcie „świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego” a także „świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli albo typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego”. Zmiany te mają na celu przecięcie niedopuszczalnej praktyki żądania posiadania świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji wydawanego na każdy egzemplarz budowli, urządzenia i pojazdu oraz imiennie na każdą firmę eksploatującą ten typ budowli, urządzenia i pojazdu. Według przedstawionej jednoznacznej propozycji świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji powinien uzyskiwać producent danego typu budowli, urządzenia, pojazdu, nie natomiast podmioty eksploatujące. Jedynie w przypadku budowli, urządzeń i pojazdów, których producenci już nie istnieją, lub które zostały wprowadzone do użytku po dniu 14 listopada 1997r. a przed wejściem w życie niniejszej ustawy, o wydanie świadectwa może wystąpić podmiot eksploatujący tj. zarządca, przewoźnik kolejowy oraz użytkownik bocznic kolejowej.

Projektowane zmiany przewidują, że podmioty eksploatujące dane typy budowli, urządzeń, pojazdów wnioskuje o wydanie odpisu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, jeśli świadectwo zostało wcześniej na dany typ przez Prezesa UTK wydane. Wiedzę w tym zakresie umożliwi wprowadzony obowiązek publikowania rejestru wydanych przez Prezesa UTK świadectw. Jedynym natomiast warunkiem uzyskania odpisu świadectwa jest złożenie wraz z wnioskiem oświadczenia o posiadaniu tego samego typu pojazdu, budowli czy urządzenia. Odpowiedzialność w tym zakresie spoczywa na podmiocie występującym o odpis świadectwa, gdyż to ten podmiot w przypadku kontroli będzie musiał udowodnić, że posiada ten typ pojazdu, budowli i urządzenia, na który uzyskał odpis świadectwa dopuszczenia do eksploatacji. Intencją wprowadzenia tego zapisu jest odbiurokratyzowanie Urzędu Transportu Kolejowego oraz umożliwienie przedsiębiorcom działającym na rynku transportu kolejowego normalnego funkcjonowania, bez konieczności składania w Urzędzie stosów takich samych dokumentów przez wszystkie podmioty eksploatujące dany typ budowli, urządzenia czy pojazdu.

Wprowadza się także zmianę upoważnienia do wydania rozporządzenia, o którym mowa w nowelizowanych przepisach związaną z jednoznacznym wprowadzeniem odpisów świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu.

Projektowana zmiana art. 53 ustawy zmienianej (art.1 pkt 12 ustawy zmieniającej) - zmiana będąca konsekwencją wyłączenia stosowania wobec użytkowników

bocznic kolejowych (w art. 2 pkt. 2 ustawy zmienianej) przepisów rozdziału 9, jako przepisów nie dotyczących bocznic kolejowych.

Projektowana zmiana art. 66 ustawy zmienianej (art.1 pkt 13 ustawy zmieniającej) - konsekwencja zmiany art. 18 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej, w którym uchylono obowiązek posiadania przez użytkownika bocznicy kolejowej świadectwa bezpieczeństwa.

Art. 2 i art. 3 ustawy zmieniającej – przepisy przejściowe; zawierają uporządkowanie spraw związanych z wejściem w życie nowelizacji.

Art. 4 i art. 5 ustawy zmieniającej – przepisy przejściowe; zmiany dotyczą umorzenia wszczętych i niezakończonych postępowań w zakresie wydania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego oraz świadectw bezpieczeństwa dla użytkowników bocznic kolejowych i są konsekwencją zmian wprowadzonych w art. 1 pkt. 7, 8 lit.c i 11 projektu ustawy zmieniającej.

Art. 6 - przepisy przejściowe; zawierają uporządkowanie spraw związanych z wejściem w życie nowelizacji.

Art. 7 – proponuje się wejście projektowanej ustawy w życie, w terminie wynikającym z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2007 r. Nr 68, poz. 449).

Założenia podstawowych projektów aktów wykonawczych do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Zakres projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wprowadza konieczność dokonania zmian czterech dotychczasowych aktów wykonawczych do ustawy o transporcie kolejowym wydanych na podstawie delegacji art. 17 ust. 7 oraz art. 23 ust. 4 ustawy zmienianej, które utracą moc w związku z wejściem w życie projektowanej ustawy.

W miejsce dotychczasowych aktów wykonawczych Minister właściwy do spraw transportu na podstawie delegacji art. 17 ust. 7 i art. 23 ust. 4 projektowanej ustawy powinien wydać nowe akty wykonawcze, które w stosunku do dotychczasowych będą zawierały niewielkie zmiany tj:

1. Projekt nowego rozporządzenia wykonawczego na podstawie delegacji art. 17 ust. 7 projektowanej ustawy w stosunku do dotychczasowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji winien obejmować zmiany wynikające ze zmian zawartych w projektowanej ustawie, polegające na pominięciu obowiązków użytkowników bocznic kolejowych związanych z zasadami prowadzenia ruchu kolejowego i koniecznością opracowania przepisów wewnętrznych w tym zakresie.
2. Projekt nowego rozporządzenia wykonawczego na podstawie delegacji art. 23 ust. 4 pkt. 1 projektowanej ustawy w stosunku do dotychczasowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego winien obejmować zmiany wynikające ze zmian zawartych w projektowanej ustawie, polegające na:

- wprowadzeniu nowych podmiotów w miejsce obecnie zobowiązanych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego,
- określeniu podmiotów zobowiązanych do uzyskania odpisu świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego,
- określeniu dokumentów, które należy złożyć występując o uzyskanie odpisu świadectwa,
- określeniu wzorów odpisów świadectw.

3. Projekt nowego rozporządzenia wykonawczego na podstawie delegacji art. 23 ust. 4 pkt. 2 projektowanej ustawy w stosunku do dotychczasowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych winien obejmować zmiany wynikające ze zmian zawartych w projektowanej ustawie, polegające na jednoznacznym stwierdzeniu, iż zgodnie z projektowaną ustawą zakres badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dotyczy typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które dotychczas nie wydano świadectwa dopuszczenia do eksploatacji.

4. Projekt nowego rozporządzenia wykonawczego na podstawie delegacji art. 23 ust. 4 pkt. 3 projektowanej ustawy winien być w identycznym kształcie, jak dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji.

Projektowana ustawa nie pociągnie za sobą skutków budżetowych, za wyjątkiem związanych ze zmniejszeniem wpływów z opłat za wydanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, w związku z wprowadzonym w art. 23 ustawy doprecyzowaniem, że świadectwo dopuszczenia do eksploatacji wydaje się na typ budowli, urządzenia, pojazdu oraz wprowadzeniem odpisów świadectw, za które pobierana będzie opłata nie wyższa niż opłata za dokonanie czynności urzędowej polegającej na wydaniu duplikatu zezwolenia (pozwolenia, koncesji) określona w załączniku do ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006r. Nr 225, poz. 1635 z późniejszymi zmianami).

Projekt ustawy nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Warszawa, 1 lipca 2009 r.

BAS-WAL-1342/09

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisijnego projektu
ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (przedstawiciel
wnioskodawców: poseł Hanna Zdanowska)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jednolity: Monitor Polski z 2009 r., Nr 5, poz. 47) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy przewiduje dokonanie szeregu zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zmianami). Projekt ustawy wprowadza zmiany w przepisach dotyczących bocznic kolejowych oraz obowiązków zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic, a także przepisach dotyczących uprawnień Prezesa Urzędu Transportu kolejowego. Projekt ma na celu uporządkowanie stanu prawnego w zakresie dotyczącym bocznic kolejowych. W szczególności zmiany mają zapewnić bezpieczeństwo działalności na bocznicach kolejowych.

Zgodnie z art. 7 projektu, ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Materia, której dotyczy projekt pozostaje poza zakresem regulacji prawa Unii Europejskiej.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Projekt nie reguluje kwestii objętych zakresem prawa Unii Europejskiej.

4. Konkluzje

Przedmiot projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego i Międzynarodowego

Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Warszawa, 1 lipca 2009 r.

BAS-WAL-1343/09

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

w sprawie stwierdzenia, czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Hanna Zdanowska) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej

Projekt ustawy przewiduje dokonanie szeregu zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zmianami). Projekt ustawy wprowadza zmiany w przepisach dotyczących bocznic kolejowych oraz obowiązków zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic, a także przepisach dotyczących uprawnień Prezesa Urzędu Transportu kolejowego. Projekt ma na celu uporządkowanie stanu prawnego w zakresie dotyczącym bocznic kolejowych. W szczególności zmiany mają zapewnić bezpieczeństwo działalności na bocznicach kolejowych.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego i Międzynarodowego

Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski