

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU¹⁾**

z dnia 2007 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych

Na podstawie art. 23 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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 (Dz. U. Nr 212, poz. 1772) § 7 otrzymuje brzmienie:

„§ 7. Zakresy badań koniecznych, określone w § 2-4, mogą być ograniczone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w przypadku gdy typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typy pojazdów kolejowych:

1) spełniają łącznie następujące warunki:

- a) posiadają certyfikaty uprawnionych jednostek badawczych krajowych lub zagranicznych,
- b) były badane zgodnie z zakresem wymienionym w rozporządzeniu i są eksploatowane w innych krajach;
- c) posiadają pozytywne opinie użytkowników z dotychczasowej eksploatacji;

albo

2) są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. oraz posiadają pozytywne opinie użytkowników z dotychczasowej eksploatacji, uwzględniające ich stan techniczny.”.

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

Minister Transportu

¹⁾ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust.2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz.923).

U z a s a d n i e n i e

Potrzeba zmiany przepisów rozporządzenia 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, spowodowana jest koniecznością określenia kryteriów pozwalających na uwzględnienie w wymaganiach, niezbędnych do uzyskania świadectw dopuszczenia typu do eksploatacji faktu długoletniego użytkowania budowli, urządzenia czy pojazdu kolejowego przez wnioskujący podmiot kolejowy.

Dotychczasowa eksploatacja budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych, przy spełnieniu łącznie warunków określonych w § 7 pkt 1 zmienianego rozporządzenia daje podstawę do uznania, że warunki w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego są zachowane.

Ponadto, przed wejściem w życie w 1997 roku pierwszej ustawy o transporcie kolejowym, budowle, urządzenia i pojazdy kolejowe eksploatowane w ówczesnym przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe, funkcjonującym na podstawie ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 95, poz. 474 z późn. zm.) były dopuszczane do eksploatacji w przedsiębiorstwie państwowym PKP, na podstawie świadectw kwalifikacji wydawanych przez Centrum Naukowo Techniczne Kolejnictwa, na podstawie zarządzenia nr 32 Dyrektora Generalnego PKP z 2 sierpnia 1994 roku. W latach wcześniejszych w wyżej wymienionym zakresie działała przy Centrum Naukowo- Technicznym Kolejnictwa Komisja Oceny Wytrobów.

Przytoczone fakty pozwalają na stwierdzenie że eksploatowane przed 1997 r. budowle, urządzenia i pojazdy kolejowe poddawane były uprzednio ocenie technicznej w zakresie spełnienia wymagań określonych w obowiązujących przepisach kolejowych, a zatem nie jest konieczne przeprowadzanie ich badań w pełnym zakresie.

Podobna metodyka została wprowadzona np. na kolejach niemieckich gdzie uznano, że budowle, urządzenia i pojazdy kolejowe eksploatowane i wprowadzone do eksploatacji przed 1996 r. nie podlegają wymogowi uzyskania stosownych dopuszczeń.

Projektowana zmiana przepisów ww. rozporządzenia pozwoli Urzędowi Transportu Kolejowego na efektywne realizowanie zadań nałożonych przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Przede wszystkim dotyczy

to zakresu badań koniecznych do wydawania świadectw typu dla eksploatowanych przez wiele lat w Polsce budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych. Zasadne jest, aby według tej samej procedury nie były badane zarówno nowe, wprowadzane do obrotu i eksploatacji, jak też eksploatowane w Polsce już od wielu lat typy budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych. Obecnie obowiązujące przepisy nie pozwalają na stosowanie odmiennych procedur w tym zakresie. Dlatego też nowe brzmienie § 7 zmienianego rozporządzenia w sposób nie budzący wątpliwości określa kiedy pełny zakres badań określony w § 2 – 4 tego rozporządzenia może być przez Prezesa UTK ograniczony.

Projektowana zmiana nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie.

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych oraz przedsiębiorców wykonujących przewozy w obrębie bocznic kolejowych.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom ze spółkami PKP: PKP S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Cargo S.A., PKP Intercity Sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą podmioty gospodarcze i placówki naukowe w Sekcji Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji, Sekcji Przewoźników Kolejowych i Sekcji Budownictwa 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.

Regulacja ta daje możliwość uzyskania świadectw typu na eksploatowane przez wiele lat budowle, urządzenia i pojazdy kolejowe. przez podmioty, o których mowa w pkt 1

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

7. Skutki prawne regulacji.

Wprowadzenie projektowanej regulacji ułatwi podmiotom, o których mowa w pkt 1 możliwość uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych.

8. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana zmiana jest zgodna z rozwiązaniami stosowanymi w krajach Unii Europejskiej.