

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) jest wydawane na podstawie art. 17ac ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), dodanego ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. ...). Określa ono wykaz wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) oraz sposób ich obliczania i zestawiania, uwzględniając potrzebę jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.

Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, częściowo w zakresie swojej regulacji wdrażająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. zm.) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. zm.), uchyliła jednocześnie art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, stanowiący dotychczasowe upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) oraz sposobu ich obliczania i zestawiania, na podstawie którego wydano rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. poz. 1061). W art. 14 pkt 2 ww. ustawy zmieniającej przewidziano zachowanie mocy obowiązującej przepisów ww. rozporządzenia do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie nowego przepisu upoważniającego tj. art. 17ac ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy zmieniającej, oraz przewidziano możliwość zmiany ww. rozporządzenia na podstawie przepisów dotychczasowych.

Projektowane rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża załącznik I dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. Zakres merytoryczny wdrażanych przepisów stanowi powielenie przepisów załącznika I uchylonej 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 (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym dyrektywą Komisji 2014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 r. zmieniającą dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (Dz. Urz. UE L 201 z 10.07.2014, str. 9), wdrożonych do polskiego systemu prawnego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI). Z tego względu zakres merytoryczny projektowanego rozporządzenia nie uległ zmianie w stosunku do dotychczas obowiązujących ww. przepisów wykonawczych, a wydanie nowego rozporządzenia jest konieczne ze względu na wyżej wskazane zmiany związane z upoważnieniem ustawowym.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Zastosowanie krótszego niż 14-dniowy termin *vacatio legis* wynika z konieczności jak najszybszego wdrożenia przepisów implementujących filar techniczny IV Pakietu Kolejowego tj. przepisów dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady (UE): 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej oraz 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, ze względu na dochowanie terminów przewidzianych na wdrożenie ww. aktów. Zgodnie bowiem z wytycznymi UE implementacja IV Pakietu Kolejowego powinna nastąpić w państwach członkowskich do dnia 31 października 2020 r. Jednocześnie zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją na przeszkodzie wejściu w życie projektowanych przepisów z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P.

z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia podlega udostępnieniu w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania projektu do uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.