

Prezes Izby
Marita Szustak

Wiceprezesi Izby
Przemysław Korwiel
Piotr Macioszek
Wiesław Nowak

Członkowie Zarządu
Andrzej Kwiek
Ryszard Leszczyński
Henryk Pińkowski



Warszawa, 21 stycznia 2019 r.

Marita Szustak
Prezes Zarządu
Izby Gospodarczej Transportu Lądowego
IGTL/6/2/22/MG/19

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego jako organizacja branżowa zrzeszająca kilkadziesiąt firm działających na rynku kolejowym w Polsce zgodnie ze statutem stawia sobie za cel dbałość o tworzenie sprzyjających warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Jednym z kluczowych elementów wpływających na możliwość rozwoju transportu kolejowego jest otoczenie prawne, które powinno być stabilne, spójne wewnątrz i zgodne z prawodawstwem Unii Europejskiej. W tym kontekście niezwykle istotnym jest fakt wejścia w życie oraz implementacji do prawodawstwa krajowego wszystkich przepisów tzw. czwartego pakietu kolejowego.

Pakiet obejmuje zestaw aktów prawnych, których celem jest zniesienie barier administracyjnych, chroniących rynki kolejowe państw członkowskich przed konkurencją z innych państw członkowskich (tzw. filar polityczny), a także ujednoczenia technicznych wymagań dla kolei (tzw. filar techniczny). Na nowo uregulowane zostało wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Ponadto wprowadzana jest preautoryzacja przytorowych elementów ERTMS.

Z punktu widzenia polskich przedsiębiorców działających na rynku kolejowym niezwykle istotny jest fakt, że zadania związane z certyfikacją bezpieczeństwa oraz wydawaniem zezwoleń dla pojazdów będą dzielone między państwa członkowskie i Agencję Kolejową Unii Europejskiej (EUAFR). EUAFR będzie zawierać z krajowymi władzami ds. bezpieczeństwa (NSA) porozumienia o współpracy, zgodnie z art. 76 rozporządzenia 2016/796. Porozumienia o współpracy definiować będą ramy współpracy oraz prawdopodobnie bez wątpienia modyfikować istniejące procedury, bezpośrednio wpływające na działalność firm na polskim rynku kolejowym. W dokumentach znajdzie się szczegółowy

opis zadań i warunków, terminów realizacji oraz opłat wnoszonych przez wnioskodawców do EUAFR i NSA. Wziąwszy powyższe pod uwagę, sprawą najwyższej wagi jest terminowa implementacja przepisów czwartego pakietu kolejowego do krajowego porządku prawnego. W przeciwnym wypadku możemy mieć do czynienia z sytuacją kontrydykcji przepisów krajowych i europejskich, co jest szczególnie niebezpieczne w przypadku rozporządzeń obowiązujących wprost.

EUAFR realizować będzie nowe zadania za pomocą systemu informatycznego zapewniającego komunikację z wnioskodawcami oraz NSA. System ten ma stanowić punkt kompleksowej obsługi (tzw. OSS – One Stop Shop). Zgodnie z art. 12 rozporządzenia 2016/796 OSS będzie używany przy wydawaniu jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu oraz preautoryzacji ERTMS. Za pośrednictwem OSS składane będą wnioski oraz wszelkie dokumenty w tych sprawach. Wnioskodawca będzie mógł też zapoznać się z etapem prowadzonej sprawy oraz zapadłymi decyzjami. Konieczna jest w tym zakresie pogłębiona kwerenda wszystkich przepisów krajowych i zapewnienie, że funkcjonowanie OSS ma oparcie również w przepisach krajowych i nie powstaje np. sytuacja, gdzie aplikant dopełniając wszystkich wymogów zgodnie z prawem unijnym pozostaje w konflikcie z polskimi przepisami.

Jedną z najistotniejszych kwestii, co do których brak jest szerokiej informacji, jest tzw. preautoryzacja ERTMS, czyli procedura uregulowana w art. 19 dyrektywy 2016/797. Wprowadzony zostaje wymóg oceny i zatwierdzenia przez EUAFR projektowanych inwestycji w europejski system zarządzania ruchem kolejowym pod względem jego technicznej zgodności z TSI. PKP PLK SA zobowiązana będzie poinformować EUAFR (jeszcze przed rozpoczęciem przetargów) o każdym projekcie lub grupie projektów w zakresie planowanych rozwiązań ERTMS. Oznacza to konieczność przekazania projektu specyfikacji przetargowych lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych. Ponadto wymagane będą dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami, które mają być eksploatowane na danej sieci oraz dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI. Zamawiający będzie przekazywał dodatkowo istniejące opinie NSA, deklaracje weryfikacji lub certyfikaty zgodności. Zgodnie z projektowanymi uzgodnieniami praktycznymi proces preautoryzacji dzielić się będzie na cztery fazy, w tym nieobowiązkowego wstępnego zaangażowania. Na dzień dzisiejszy rynek nie dysponuje w zasadzie żadną wiedzą, w jaki sposób powyższe procesy zostaną w praktyce zorganizowane w naszym kraju. Kwestia ta dotyczy bardzo wielu firm; od dostawców wyrobów, przez projektantów, inżynierów, generalnych wykonawców, aż do przewoźników kolejowych i posiadaczy taboru, a nawet podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie ECM.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego zwraca także uwagę na konieczność zapewnienia zgodności istniejących regulacji krajowych z Dyrektywą 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową. Dyrektywa ta przewiduje w szczególności wyłączenia z zakresu stosowania Dyrektywy 2012/34/UE oraz dodatkowe

ruchem i planowaniem utrzymania. Przepisy te mają kluczowe znaczenie dla sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej. Zakłóceniom konkurencji na rynku mają także zapobiegać przepisy Dyrektywy odnoszące się do przejrzystości finansowej. Zgodnie z nimi zarządca infrastruktury może wykorzystywać dochód osiągnięty z działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą sieci, w tym środki publiczne, wyłącznie do finansowania własnej działalności, w tym obsługi swoich pożyczek, oraz do wypłaty dywidend na rzecz właścicieli przedsiębiorstwa. Dyrektywa przewiduje szczegółowe regulacje dotyczące udzielania pożyczek i prowadzenia rachunków w przypadku zarządcy infrastruktury i innych podmiotów prawnych w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. W procesie implementacji czwartego pakietu kolejowego stosowne uregulowania unijne powinny zostać przeniesione do ustawodawstwa krajowego.

Szanowny Panie Ministrze, w ostatnim czasie przekazana została informacja, że Polska skorzysta z możliwości odsunięcia o rok wdrożenia czwartego pakietu kolejowego. Nie zmienia to jednakże faktu, że czas na przygotowanie przepisów i przeprowadzenie pełnej procedury legislacyjnej jest nadal bardzo krótki. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego apeluje, aby propozycje założeń i nowych aktów prawnych zostały opublikowane niezwłocznie, a całość rozwiązań poddana bardzo szerokim konsultacjom z branżą. Wpływ wprowadzanych zmian na rynek kolejowy oraz branżę budownictwa kolejowego może być znaczący, zatem właściwie przeprowadzone konsultacje oraz wprowadzenie przepisów z odpowiednim wyprzedzeniem pozwoli polskim przedsiębiorcom na odpowiednie przygotowanie się do funkcjonowania w zmienionym otoczeniu prawnym.

*z podziękowaniem,
Marta Szustak*