

w odniesieniu do istniejącego i nowego taboru. Zagadnienia te sprowokowały gorącą dyskusję i bardzo wiele praktycznych pytań, w tym od polskiego przewoźnika, dotyczących trwających procesów inwestycyjnych, rozwoju nowego, a przede wszystkim modernizacji istniejącego taboru. Zasady dopuszczania typu i proces oceny zgodności, a także stosowanie wspólnej metody bezpieczeństwa w ocenie ryzyka w nowym reżimie nadal wzbudza obawy m.in. w odniesieniu do funkcjonowania punktu kompleksowej obsługi (One Stop Shop – OSS) oraz współpracy Agencji z krajowymi władzami bezpieczeństwa. Wiele uwagi poświęcono kwestii braku możliwości precyzyjnego określenia na dziś formalnych wymogów dla prowadzonych procesów dopuszczeniowych w sytuacji różnych momentów implementacji przepisów do porządku prawnego poszczególnych państw członkowskich. Wielu uczestników zwracało uwagę na możliwość powstawania realnych opóźnień, utraconych kosztów oraz wątpliwości natury prawnej w sprawach z zakresu bezpieczeństwa.

Taksy i opłaty

Jednym z tematów, który wzbudził szerokie zainteresowanie, było zagadnienie taks i opłat. Ponieważ temat ten został zgłoszony również przez Polskę, referentem był przedstawiciel Izby Gospodarczej Transportu Lądowego. W swoim wystąpieniu Dyrektor Biura Izby podkreślił, że przedsiębiorcy branży kolejowej są zaniepokojeni możliwością wzrostu opłat za czynności związane z dopuszczaniem wyrobów. Zwrócił uwagę, że transport kolejowy jest bardzo wrażliwy na każdy wzrost kosztów, a elastyczność cenowa popytu jest bardzo niska. Zasady muszą być ustanowione przejrzyste i jasno, co oznacza, że kryteria i stawki powinny być explicite określone w przepisach. Ponadto reguły dotyczące opłat powinny być

stabilne, ponieważ nie jest możliwe prowadzenie działalności w ciągle zmieniających się warunkach. Jednym z najważniejszych zagadnień powinno być zabezpieczenie przed włączeniem do procesu dodatkowych kosztów, w szczególności w sytuacji ostrej konkurencji ze strony transportu drogowego. Nieodzwonne jest wprowadzenie w przepisach mechanizmów zabezpieczających, pozwalających na sprawdzenie kalkulacji opłat za czynności ERA, aby rynek miał pewność, że nie powstaje tendencja do wydłużania procedur lub podejmowania dodatkowych kosztownych czynności. W odpowiedzi KE i ERA zapewniały, że proces precyzowania przepisów nadal trwa i ostateczny kształt nie został jeszcze przesądzony oraz że intencją nie jest budowanie dodatkowych barier kosztowych w sektorze kolejowym.

Ważna ścisła współpraca

Podsumowując należy zauważyć, że skala zmian wprowadzanych w ramach IV Pakietu Kolejowego bez wątpienia wygeneruje szereg problemów i niejasności w szczególności w okresie przejściowym. Niezwykle ważna jest zatem ścisła współpraca krajowych władz bezpieczeństwa zarówno z prawodawcą krajowym, jak i KE i ERA, ale przede wszystkim z podmiotami funkcjonującymi na rynku, ponieważ to one de facto będą musiały udźwignąć ciężar reformy. Wydaje się, że nie unikniemy chaosu w pewnych obszarach, dopóki wszystkie przepisy nie będą ostatecznie w mocy, a co najważniejsze – nie zostanie wypracowana praktyka ich stosowania.



Maciej Gładys,
dyrektor Biura,
Izby Gospodarczej
Transportu
Lądowego

Kurier KOLEJOWY

Jeden tytuł
i wiesz
wszystko



Portal **kurierkolejowy.eu** to:

- aktualne i rzetelne informacje na temat branży transportu szynowego
- opinie i komentarze ekspertów
- analizy, raporty
- ciekawe fotoreportaże

www.kurierkolejowy.eu