

Prezes Izby
Marita Szustak

Wiceprezesi Izby
Przemysław Korwiel
Piotr Macioszek
Wiesław Nowak

Członkowie Zarządu
Wojciech Jurkiewicz
Ryszard Leszczyński
Henryk Pińkowski



Warszawa, 7 sierpnia 2020 r.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

IGTL/2/1/18/MG/2020

Pan
Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo DTK-4.0210.3.2020.MS.4 z 24 lipca br. w sprawie konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym – projekt nr UC40, dotyczącego implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego zgłasza następujące uwagi i postulaty sformułowane przez firmy członkowskie.

Art. 1, pkt. 2), lit. c) - dotyczy art. 3, ust. 6 UoTK

Zapis z projektu:

(...)

6. Przepisów rozdziałów 2b, 4a, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a-17b, art. 18a, art. 18b-18d i art. 23-23b, art. 23ca-23e, 23fa i art. 23h-23k, z wyjątkiem art. 25g, nie stosuje się do bocznic kolejowych oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.

(...)

Propozycja zapisu:

(...)

6. Przepisów rozdziałów 2b, 4a, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a-17b, art. **18a-18d** i art. 23-23b, art. 23ca-23e, 23fa i art. 23h-23k, z wyjątkiem art. 25g, nie stosuje się do bocznic kolejowych oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.

(...)

Uzasadnienie:

Prawidłowe wyliczenie od art. 18a do art. 18d.

Art. 1, pkt. 3), lit. 1) - dotyczy art. 4, pkt 39 UoTK

Zapis z projektu:

System zarządzania bezpieczeństwem – organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego.

Propozycja zapisu:

System zarządzania bezpieczeństwem – organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem.

Uzasadnienie:

Propozycja zapisu jest zgodna z art. 3 pkt 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. Definicja systemu zarządzania bezpieczeństwem ujęta w projekcie ustawy zmieniającej ustawę o transporcie kolejowym jest niepełna i nie zawiera określenia celu w jakim tworzony jest system zarządzania bezpieczeństwem.

Art. 1, pkt 5), lit. a), tiret szóste - dotyczy art. 13, ust. 1a, pkt 7a (powiązane z art. 1, pkt 59, lit. b))

Zapis z projektu:

/W art. 13, ust. 1a/

- uchyla się pkt 7a.

Oraz

/w art. 28m/

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje przewodniczący Komisji.”;

Propozycja zapisu:

Zmiany usunąć.

Uzasadnienie:

Proponowana zmiana jest niezgodna z prawem europejskim. W „Wezwaniu do usunięcia uchybienia – uchybienie nr 2013/2269” skierowanym przez Komisję Europejską do rządu RP na str. 5 w pkt 5 lit. b) podniesiono, że zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE (obecnie art. 22 ust. 1 dyrektywy nr 2016/798/WE, która zastąpiła dyrektywę nr 2004/49/WE) „ostatecznym celem organu dochodzeniowego (a więc Komisji) jest przeprowadzanie dochodzeń, a nie nadzór”. Na podstawie tego uchybienia, nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe został w 2015 r. delegowany do Prezesa UTK na podstawie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z 25 września 2015 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1741). Proponowana zmiana tj. odebranie Prezesowi UTK nadzoru nad komisjami kolejowymi i przekazanie go do Komisji, spowoduje powrót do stanu niezgodności z europejskimi przepisami. Ponieważ już w przeszłości uznano, że zakres zadań PKBWK powinien być zgodny z zakresem określonym w Dyrektywie, a zarówno „stara” jak i „nowa” Dyrektywa nie przewiduje takiego zakresu, należy unikać ponownego konfliktu z prawodawstwem europejskim, a nadzór może być sprawowany również w obecnym porządku prawnym. Oczywiście PKBWK może przejąć każde postępowanie, ale wtedy jest ono prowadzone na podstawie zapisów przewidzianych dla organu dochodzeniowego, a nie dla komisji kolejowej. Dodatkowo takie powiązanie przez nadzór mogło by świadczyć o osłabieniu niezależności organu dochodzeniowego, ponieważ byłby on w różnym stopniu zaangażowany w wewnętrzne procesy podmiotów kolejowych.

Nadzór nad postępowaniami komisji kolejowych prowadzony jest obecnie dwójako – wewnętrznie, w ramach nadzoru nad SMS i MMS oraz CSM dot. monitorowania oraz zewnętrznie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach prowadzonych kontroli i nadzoru nad bezpieczeństwem rynku kolejowego, czyli zadań Krajowej Władzy Bezpieczeństwa. Obie te formy nadzoru są sprecyzowane i określone w ramach odpowiednich rozporządzeń KE i wewnętrznych regulacji. Dodanie trzeciego Organu, bez formułowania zasad tego nadzoru zaburzy jego porządek i wprowadzi chaos do wewnętrznej organizacji systemów zarządzania bezpieczeństwem. Może to doprowadzić do sytuacji gdzie wewnętrzny proces „badania zdarzeń kolejowych” opisany w kryterium Q załącznika III do Rozporządzenia KE 1158/2010, czy punkcie 7.1.2 nowego CSM – SMS (rozporządzenie KE 762/2018), który jest powiązany z innymi procesami w SMS (np. szkolenie pracowników, zapewnienie odpowiednich kompetencji, audyt, przegląd zarządzania, czy ciągłe doskonalenie) będzie nadzorowany przez samą organizację, Prezesa UTK jako jednostkę certyfikującą SMS lub MMS oraz dodatkowo przez PKBWK na mocy jednego ustępu zawartego w ustawie.

Dodatkowo takie wymaganie może stanowić problem dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM), zwłaszcza że europejskie wymagania nie przewidują innego zaangażowania organów dochodzeniowych niż samo badanie zdarzeń, a podmioty te często są

certyfikowane przez akredytowane jednostki certyfikujące, które nie są zobowiązane do potwierdzania zgodnie z przepisami UTK, a odnoszą się do zapisów rozporządzenia KE 779/2019 obejmującego kryteria dla MMS.

Alternatywnie:

Art. 1 pkt 59 lit. b) - dotyczy art. 28m nowy ust. 5

Zapis z projektu:

Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje przewodniczący Komisji.

Propozycja zapisu:

Prezes UTK, w sytuacji braku porozumienia pomiędzy członkami komisji kolejowych, może przekazać kwestię sporną przewodniczącemu Komisji do ostatecznego rozstrzygnięcia.

Uzasadnienie:

Zgodnie z uzasadnieniem do projektu zmian do ustawy o transporcie kolejowym w nowym ust. 5 wprowadza się nadzór przewodniczącego Komisji nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, ponieważ w niektórych przypadkach komisje kolejowe (składające się z przedstawicieli przewoźników i zarządców infrastruktury) nie są w stanie dojść do porozumienia co do ostatecznego raportu komisji kolejowej. W takich przypadkach przewodniczący Komisji podejmie nadzór nad takimi postępowaniami i ostatecznie rozstrzygnie kwestie sporne. Mając powyższe na uwadze zapis zaproponowany w ust. 5 nie oddaje zamiaru przedstawionego w uzasadnieniu do projektu. W projekcie ustawy nie określono trybu postępowania w sytuacjach spornych podczas prac komisji kolejowych, w związku z powyższym zasadnym jest wprowadzenie bardziej szczegółowych przepisów w tym zakresie.

Art. 1 pkt 10) - nowy art. 15ab

Zapis z projektu:

Art. 15ab ust. 1 pkt 2

2) wydawania, odnawiania, zmiany i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu;

Propozycja zapisu:

2) wydawania, odnawiania, zmiany i **unieważniania** zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu;

Uzasadnienie:

Prawidłowa odmiana w wyliczeniu.

Art. 1 pkt 12) lit. C – dot. dodania w art. 17 ust. 1e

Zapis wydaje się bezzasadny w codziennych operacjach „na gruncie” – stwierdzenie „przekazywanie wagonów między przewoźnikami kolejowymi” sugeruje, że każdorazowo przyjmując wagon do przewozu przewoźnik będzie musiał oczekiwać od przekazującego złożonych informacji o stanie i historii wagonu, co nie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa na kolei, a może znacznie wydłużyć czas realizacji przewozu. Jeżeli przewoźnik otrzymuje dokumenty to domyślnie powinien sprawdzić czy są kompletne, ponieważ w przeciwnym razie może zostać uznane, że nie dochowuje należytej staranności zgodnie z obowiązującym prawem. W efekcie przewóz towarów koleją może stracić na konkurencyjności, ponieważ znacznie wydłuży faktyczny czas operacji kolejowych. Ponadto za stan techniczny wagonów przyjętych do przewozu odpowiada rewident taboru, który jest odpowiedzialny za rzetelne zweryfikowanie składu pod kątem technicznym, w celu bezpiecznego jego transportu.

Przedmiotowy zapis jest zasadny w przypadku przyjmowania przez przewoźnika wagonu w dzierżawę/leasing lub innej formy, która umożliwia swobodne dysponowanie tym środkiem. Jednakże w takim przypadku treść artykułu powinna zostać zmodyfikowana i powinna jasno definiować sytuacje, kiedy tak szeroki katalog dokumentów do wagonu jest wymagany.

Art. 1 pkt 13) – nowe brzmienie art. 17a ust.3, pkt. 9)

Należy wskazać, że ww. obowiązek przyjęcia planów działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej obecnie jest wykonywany (na podstawie obowiązujących przepisów). W wielu przypadkach organy publiczne nie chciały uzgadniać przygotowanych planów postępowania, pomimo istnienia takiej podstawy prawnej. Wskazanie w Ustawie o transporcie kolejowym, że plany postępowania w sytuacji awaryjnej są elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem, bez określenia z którymi urzędami należy takie plany uzgodnić, może być zbyt ogólną podstawą prawną do wskazania danemu urzędowi, że taki plan powinien być z nim uzgodniony.

Art. 1 pkt 13) – nowe brzmienie art. 17a ust.4

Dodany przepis wskazuje, że zarządcy i przewoźnicy kolejowi nie rzadziej niż raz na trzy miesiące udostępniają osobom zatrudnionym w danym przedsiębiorstwie wykazy przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem. Obowiązek prowadzenia dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem i częstotliwość informowania o wprowadzonych zmianach powinien być ustalany indywidualnie przez każde przedsiębiorstwo z uwzględnieniem jego wielkości, potencjału pracowniczego. Jednocześnie należy wskazać, że wdrażany przepis Dyrektywy 798/2019 nie nakazuje ustalenia ad hoc okresu częstotliwości przekazywanej informacji – a wręcz odwrotnie- interpretacja tego przepisu, może wskazywać na dowolność ustalania tego terminu, właśnie ze względu na wielkość przedsiębiorstwa.

Propozycja zmienionego zapisu:

Zarządcy i przewoźnicy kolejowi w wewnętrznych systemach zarządzania bezpieczeństwem określą czas, a także formę przekazywania osobom zatrudnionym w organizacji wykaz przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem zgodnie z (...)

Art. 1 pkt 16) lit. c – dot. art 18a ust. 5

Zapis z projektu:

Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o – 21 – których mowa w ust. 4, a także w przypadku konieczności dokonania zmian w treści autoryzacji

Propozycja zapisu:

Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o – 21 – których mowa w ust. 4.

Uzasadnienie:

Zgodnie z art. 12 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei „Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest ważna pięć lat i może być odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury. Jest ona aktualizowana w całości lub częściowo w każdym przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemach infrastruktury, sygnalizacji lub zasilania energią lub w zasadach ich eksploatacji i utrzymywania. Zarządca infrastruktury informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa o wszystkich takich zmianach bez zbędnej zwłoki”.

Analiza tego przepisu wskazuje, że wymóg zmiany autoryzacji bezpieczeństwa w przypadku konieczności dokonania zmian w jej treści nie został przewidziany przepisami tej dyrektywy, a zatem można przyjąć że jest nadmierny. W przeszłości miały miejsce sytuacje, kiedy np. zmiana nazwy spółki (a więc zmiana w treści), niewpływająca na bezpieczeństwo transportu,

interpretowana była jako przesłanka aktualizacji dokumentów, co jest niepotrzebnym obciążeniem administracyjnym i bezzasadnym kosztem. W naszej ocenie zmiana nazwy, siedziby, czy jakakolwiek inna niemająca żadnego wpływu na bezpieczeństwo nie powinna generować kosztów i konieczności aktualizacji dokumentów, które i tak są wydawane na krótki czas (tu 5 lat).

Art. 1 pkt 22) – dotyczy art. 19 ust. 4

Istotne jest, aby wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenia były spójne w odniesieniu do wszystkich procedur i dokumentów. W szczególności należy zwrócić uwagę na jednolitość podejścia np. do obowiązku informowania o kompletności dokumentów, używania środków komunikacji elektronicznej i aplikacji on-line, czy wykorzystywania kopii dokumentów.

Art. 1 pkt 36) - dotyczy art. 24 ust. 1

Zapis z projektu:

Warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego jest wystawienie przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) dopuszczenia do użytkowania lub przywrócenia do eksploatacji, o których mowa w art. 2 lit. c i d rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

Propozycja zapisu:

Warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego jest wystawienie przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

Uzasadnienie:

Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011, dopuszczenie do użytkowania oznacza uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem. Natomiast przywrócenie do eksploatacji oznacza zaświadczenie przekazane użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub dysponentowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a pojazd, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się

w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania.

Mając powyższe definicje na uwadze, pojazd może być użytkowany na podstawie wydanego przez ECM przywrócenia do eksploatacji. Przywrócenie do eksploatacji jest wydawane na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zaś pojazd nie powinien być użytkowany posiadając jedynie dopuszczenie do użytkowania.

Art. 1 pkt 52) – dotyczy art. 28g

Zapisy ustawy w takim kształcie mogą uderzyć w niezależność i skuteczność prac komisji kolejowych powoływanych do badania przyczyn i skutków zdarzeń. O ile przy zgłaszaniu wypadku kolejowego zasadnym wydaje się, aby zgłaszający przekazał wszystkie posiadane dotychczas informacje w sprawie zdarzenia do Komisji i Prezesa UTK, to doprecyzowania wymaga kwestia, kto powinien przekazywać dalsze informacje (zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznic, ECM, czy przewodniczący komisji kolejowej), aby nie powstawały spory na tym tle. Jeszcze istotniejszy jest moment przekazywania informacji. Obecny zapis „niezwłocznie” jest nieostry i może np. spowodować np. przekazywanie danych i informacji przed ich przeanalizowaniem przez komisję kolejową, a to może powodować powstanie wielu interpretacji w poszczególnych podmiotach. Zasadnym wydaje się zobowiązanie komisji kolejowych do przekazywania Komisji i Prezesowi UTK wszelkich informacji tj. notatki/sprawozdania z posiedzenia wraz z materiałem zebrany w trakcie postępowania, niezwłocznie po posiedzeniu komisji i podpisaniu notatki/sprawozdania przez wszystkich członków komisji kolejowej wraz z ewentualnymi zastrzeżeniami wniesionymi przez poszczególnych członków.

Art. 28l ust. 8b

Obecny zapis:

Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy. Prezes UTK informuje Komisję o sposobie postępowania z jej zaleceniami.

Propozycja zapisu:

Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji oraz na ich podstawie wydać własne zalecenia zarządom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji

na podstawie przepisów ustawy. Prezes UTK informuje Komisję o sposobie postępowania z jej zaleceniami.

Uzasadnienie:

Obecnie Prezes UTK na podstawie wydawanych przez Komisję zaleceń formułuje własne zalecenia i przekazuje je do podmiotów rynku kolejowego do realizacji razem z zaleceniami Komisji. Zgodnie z dotychczasowymi przepisami, Prezes UTK nie ma delegacji ustawowej do przekazywania własnych zaleceń na podstawie zaleceń Komisji. Mając powyższe na uwadze, kwestia wydawania zaleceń przez Prezesa UTK wymaga uregulowania w zmienianej ustawie.

Art. 28l ust. 10

Obecny zapis:

Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają, w terminie do dnia 1 kwietnia, Komisji oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Propozycja zapisu:

Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają, w terminie do dnia 1 kwietnia Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Uzasadnienie:

Obecnie obowiązująca ustawa określa, że podmioty powinny przekazywać informację o realizacji zaleceń zarówno do Komisji oraz Prezesa UTK, jednak aktualnie to Prezes UTK zbiera, analizuje i ocenia otrzymane z rynku informacje, a następnie po dokonanej analizie przekazuje je do Komisji. Przekazywanie informacji przez podmioty rynku kolejowego zarówno do Prezesa UTK, jak i Komisji jest bezzasadne i powoduje dodatkowe obciążenia administracyjne. Informacje o realizacji zaleceń powinny być przedkładane jedynie do Prezesa UTK, który następnie przekazuje przeanalizowane dane do Komisji.

Art. 4 ust. 2

Zapis z projektu:

Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia

lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa, jednak nie dłużej niż przez okres 2 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Propozycja zapisu:

Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa.

Uzasadnienie:

Wprowadzanie ograniczenia terminu ważności wydanych dotychczas certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa stoi w sprzeczności z zapisami rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010. Mając na uwadze ww. rozporządzenie, jeśli chodzi o certyfikaty bezpieczeństwa, z art. 10 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/798 wynika, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać zmiany certyfikatów bezpieczeństwa w następstwie znacznych zmian ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa. Zmiany wprowadzone na mocy art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz ww. rozporządzenia nie są znaczne, mimo ich stosowności i znaczenia. W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 powinno mieć zastosowanie do certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady **do upływu terminu ich ważności**. Z tego samego względu konieczne jest również odroczenie uchylenia rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 do końca ostatniego dnia okresu, w którym może być ono jeszcze stosowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa do celów nadzoru. Ponadto zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 istniejące certyfikaty bezpieczeństwa w dalszym ciągu podlegają przepisom dyrektywy 2004/49/WE, która stanowiła podstawę dla rozporządzenia (UE) nr 1158/2010.

Ponadto artykuł 5 przedmiotowego Rozporządzenia stanowi, że ROZPORZĄDZENIA (UE) nr 1158/2010 i (UE) 1169/2010 tracą moc z dniem 16 czerwca 2025 r., w związku z czym zasadnym wydaje się aby również w krajowych przepisach dać przedsiębiorstwom z branży kolejowej możliwość działania w oparciu o Rozporządzenie (UE) nr 1158/2010 i (UE) 1169/2010 do czasu wskazanego przez Unię Europejską lub do czasu wygaśnięcia przedmiotowych dokumentów (świadectw / autoryzacji), w zależności co nastąpi pierwsze.

Wprowadzenie zapisu ust. 2 w proponowanym kształcie jest niekorzystne dla polskiej branży kolejowej, ponieważ część przewoźników towarowych będzie zobowiązana przeprowadzić na nowo proces certyfikacji we wszystkich krajach po których mogą się poruszać po upływie

2,5 – 3 lat, co ma przełożenie na zaangażowanie dodatkowych środków zarówno finansowych jak i ludzkich, pomimo braku takiego wymogu przez przepisy unijne.

Ogólne uwagi do projektu:

W różnych miejscach w projekcie używane jest słowne określenie lat na jakie wydaje się dokumenty tj. „5 lat” lub „pięć lat” (np. art. 18bc ust. 3 i art. 23j ust. 13) – należy tę kwestię ujednolicić w całej ustawie.

W projekcie ustawy wymiennie używana jest liczba pojedyncza i mnoga w odniesieniu do pojęcia ryzyka, co powinno zostać ujednolicone.

Ze względu na bardzo głęboki charakter zmian wprowadzanych w obowiązujących przepisach konieczna jest szczegółowa analiza spójności prawa po wdrożeniu zapisów ustawy. Zmiany np. w zakresie obowiązków, wymogów i uprawnień w zakresie autoryzacji, certyfikatów, czy świadectw bezpieczeństwa należy przeanalizować również w kontekście rozwiązań ustawowych dotyczących personelu kolejowego, itd. W szczególności istotna jest dla branży informacja na temat planów i harmonogramu dostosowywania lub wydawania nowych aktów wykonawczych, które mają zasadniczy wpływ na praktyczne stosowanie przepisów ustawy.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego pragnie jednocześnie zwrócić uwagę na dwa istotne zagadnienia, wiążące się ze zmianami w Ustawie, ale pozostające poza zakresem bieżącego przedłożenia. Po pierwsze konieczne jest dokonanie zmian w sposobie implementacji części rynkowej IV Pakietu Kolejowego w zakresie unbundlingu w odniesieniu do zarządców infrastruktury uznanej za niestrategiczną. Kwestia ta została już zasygnalizowana podczas ostatniej wideokonferencji Ministerstwa Infrastruktury z organizacjami branżowymi i będzie przedmiotem odrębnej dyskusji i wystąpień.

Ponadto zwracamy uwagę na kwestię prawidłowej implementacji oraz praktycznego stosowania decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/2075 z dnia 4 września 2017 roku zastępującej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Załącznik VII określa harmonogram procesu alokacji i w sposób szczególny precyzuje obowiązki zarządców infrastruktury w zakresie publikacji, koordynacji i konsultacji tymczasowych ograniczeń przepustowości w związku z utrzymaniem i inwestycjami na infrastrukturze kolejowej (TCR). Temat ten jest przedmiotem zainteresowania Komisji Europejskiej, a także gremiów europejskich takich jak SERAC, czy RU Dialogue. W tej sprawie IGTL sformułuje odrębne wystąpienie.



DYREKTOR BIURA
Izby Gospodarczej Transportu Lądowego

Maciej Gładys

