



**Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu**

Warszawa, 7 sierpnia 2020 r.

Szanowny Pan

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

*Franciszek Paweł Bittel*

W imieniu firm członkowskich zrzeszonych w Railway Business Forum przesyłam uwagi do projektu nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym (UC40).

Generalna uwaga dotyczy ewentualnej możliwości uregulowania szczegółowych zapisów koniecznych dla implementacji w aktach wykonawczych poprzez wprowadzenie odpowiedniego upoważnienia dla ministra lub Rady Ministrów ze wskazaniem, że celem jest wdrożenie określonej dyrektywy. Ustawa o transporcie kolejowym zawiera zarówno klauzule generalne o znaczeniu podstawowym jak i ogromną ilość przepisów szczegółowych, wyliczeń oraz całych fragmentów przepisanych wprost z Dyrektyw i Rozporządzeń UE. Wskutek takiej legislacji akt ten staje się wraz z każdą kolejną zmianą coraz mniej czytelny.

Zmiana art. 3 ust. 1 pkt. 1 dotyczy wyłączenia spod działania ustawy linii tramwajowych, co do których obowiązują tylko przepisy rozdziału 2b dotyczącego szczególnych zasad przygotowania inwestycji w przypadku linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem



drogowym. Zmiana ta i związane z nią ust. 5 i 6 w art. 9ac weszły w życie 1 czerwca 2020 roku. Wyjaśnienia wymagają następujące kwestie:

- a) proponowana nowelizacja wycofuje zmianę w art. 3 ust. 1 pkt. 1), ale już nie w art. 9ac ust. 5 i 6;
- b) uzasadnienie nowelizacji nie wyjaśnia przyczyn wycofania się ze zmian które dopiero co weszły w życie ani ich niekoherencji (pozostawianie ust. 5 i 6 w art. 9ac). Nie jest więc jasne czy Rozdział 2b stosuje się do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;
- c) czy intencją nowelizacji jest zniesienie uprzywilejowanej procedury dla takich linii tramwajowych i powrót do kłopotów

Przepisy przejściowe nie zawierają postanowień co do możliwości stosowania w tym przypadku innych przepisów na przykład dotyczących inwestycji drogowych (tzw. ZRID). Linia tramwajowa na ogół biegnie w pasie drogowym i zastosowanie tych przepisów umożliwiłoby jednolite podejście do fragmentów zarówno tych lokalizowanych w pasie drogowym jak i poza nim.

W zmienianym art. 4 brakuje definicji „obszaru działalności”, która w dyrektywie występuje. Określenie „obszar działalności” występuje w ustawie i w samym certyfikacie bezpieczeństwa a jego definicja znajduje się w Dyrektywie UE, zatem wskazane jest umieszczenie tej definicji także w ustawie.

W art. 4 pkt. 9 proponujemy zamiast słów „ lub świadczenia usługi trakcyjnej” wprowadzić brzmienie „w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną”. Dotychczasowe zapisy powodują, że w Polsce wydawane są certyfikaty, które nie są zgodne z wymaganiami unijnymi. Przedsiębiorcy będący przewoźnikami występują i otrzymują drugi certyfikat na

usługę trakcyjną (nie wprowadzany do ERADIS) jakby jako przewoźnicy nie byli zobowiązani do zapewnienia pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo nie zapewniali obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem.

**Art. 4** dodawany pkt. 2e wprowadza pojęcie kolei lekkiej w sposób pozbawiony logiki gdyż samo odniesienie wytrzymałości zderzeniowej do systemu transportowego nie ma sensu. Jest to parametr tylko częściowo zgodny z wdrażanym przepisem UE. Ten ostatni wskazuje bowiem na inne uwarunkowania i to one są przyczyną, dla której można zrezygnować z wyższych wymagań wytrzymałościowych. Z załączonego dokumentu porównawczego:

<p>Art. 3 pkt 16 (dyrektywy)</p>	<p>16) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski kolejowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego, wydzielonego pasa drogowego lub dzielić go z ruchem drogowym i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżne przewozy pasażerskie lub towarowe;</p>		<p>Proponowany Art. 4 pkt 2e uotk</p>	<p>2e) kolej lekka - miejski lub podmiejski szynowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV, zgodnie z normą EN 15227:2011 oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800 kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu);</p>
----------------------------------	---	--	---------------------------------------	--



Zmiany definicji w kolejnych punktach art. 4 oraz nagłówek art. 10 i korekt w opisie kompetencji UTK w art. 13 wynikają wprost z definicji w dyrektywie oraz z generalnej zmiany systemu certyfikacji (jednolity certyfikat bezpieczeństwa, europejski rejestr pojazdów i inne, usunięcie definicji świadectwa bezpieczeństwa, krajowego rejestru pojazdów), z tym że zmiana w art. 4 w pkt. 9 budzi dwie wątpliwości:

a) Kontynuuje pojęcie „przewoźnik kolejowy” podczas gdy rozsądniejsze jest używanie pojęcia „przedsiębiorca kolejowy” tak jak jest to w dyrektywie. Świadczenie usługi trakcyjnej ma mało wspólnego z zakresem odpowiedzialności przewoźnika, poza tym w innych ustawach znaczenie terminu przewoźnik definiowane jest inaczej, a więc uporządkowanie tej terminologii byłoby wskazane.

b) Przy okazji wyjmuje się spod tej definicji przedsiębiorcę wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej, tymczasem zakres wyłączeń stosowania ustawy do kolei wąskotorowych nie ulega zmianie: Art. 3 ust. 5 pozostaje w zasadzie bez zmian poza redakcją w związku z innymi zmianami. Uzasadnienie projektu nie odnosi się do tej kwestii i nie wyjaśnia czy i jakie skutki wywrze ta korekta dla kolei wąskotorowych.

Zmiana definicji „incydentu” w art. 4 pkt. 47 w projektowanym zakresie może się przyczynić do objęcia swoim zasięgiem sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, które wcześniej były zdarzeniami.

W art. 4 pkt. 60-65 nadawcą, odbiorcą, załadowcą, wyładowcą i napelniającym może być jedynie „przedsiębiorstwo”. Jest to określenie nieprecyzyjne, bowiem takie funkcje może



pełnić np. osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą . Zgodnie z prawem przedsiębiorców i Kodeksem Cywilnym powinno być użyte określenie „przedsiębiorca”.

W art. 13ab ust.2 wątpliwości budzi możliwość występowania z wnioskami w sprawach przed Prezesem UTK poprzez punkt kompleksowej obsługi wyłącznie pełnomocnika, który musi dołączyć kopię pełnomocnictwa. Czy w przypadku np. spółki gdzie zarząd jest jednoosobowy, osoba uprawniona do reprezentacji zgodnie z KRS musi wyznaczać pełnomocnika? Czy nie może upełnomocnić sama siebie?

Nowelizacja art. 14 ust. 2 pkt. 2 lit b nadaje Prezesowi UTK możliwość wyłączenia z eksploatacji pojazdu gdy jego eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa.

Przepis dotychczasowy:	Po nowelizacji:
Prezes UTK, w drodze decyzji: ... 2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, w przypadku gdy: ...	Prezes UTK, w drodze decyzji: ... 2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, w przypadku gdy: ...
... b) nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20 lub art. 24 ust. 5, a w przypadku wagonów towarowych - w przepisach <u>rozporządzenia (UE) nr 445/2011,</u>	...
a jego dalsza eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.	jego dalsza eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.



Litera „a” w tym kontekście jest oznaczeniem koniunkcji (i, oraz) a nie alternatywy (lub, albo). Tak więc dotychczasowe brzmienie dotyczy sytuacji gdy pojazd po pierwsze, nie spełnia wymagań określonych przepisami oraz po drugie, jego eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem. Dopiero te dwie okoliczności uzasadniają decyzję. W uzasadnieniu (str. 8) postawiona jest natomiast teza odwrotna, sugerująca zawężenie możliwości wydawania takich decyzji: *„Zmiana brzmienia lit. b pkt 2 w ust. 2 w art. 14 utk ma na celu zawężenie sytuacji, w której Prezes UTK w drodze decyzji wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację do przypadku, w którym dalsza eksploatacja pojazdu wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.”* Konieczne jest wyjaśnienie intencji projektodawcy czy istotnie jego zamiarem jest stworzenie możliwości wydania decyzji o wyłączeniu z eksploatacji, gdy co prawda pojazd spełnia wymagania przepisów, ale w ocenie Prezesa UTK generuje ryzyko. Wskazane byłoby wyjaśnienie jakie okoliczności powodowałyby w praktyce wyłączenie pojazdu pomimo spełniania przezeń norm i przepisów. Zważywszy, że decyzje te mają rygor natychmiastowej wykonalności pozostawienie daleko idącej uznaniowości rodzi nadmierne ryzyko dla przewoźników i dysponentów pojazdów. W braku istotnych argumentów proponujemy pozostawienie dotychczasowego brzmienia.

Podobnie kolejne nowe przepisy – ust. 2a operują pojęciem ryzyka w oderwaniu od naruszania konkretnych przepisów, instrukcji, dokumentów SMS itp. Zważywszy dużą drobiazgowość, zarówno regulacji jak i dokumentów wewnętrznych oraz istnienie wielu przepisów ogólnych (np. sanitarnych, budowlanych) oparcie podstawy decyzji na fakcie ich naruszenia, a nie tylko na swobodnej ocenie, nie obniży poziomu bezpieczeństwa natomiast pozwoli uniknąć sytuacji spornych i niejasnych. Proponujemy doprecyzowanie – „... jego



działania naruszając prawo, przepisy z zakresu kolejnictwa lub procedury ujęte w systemach zarządzania bezpieczeństwem stanowią istotne ryzyko... „ W ten sposób w powiązaniu z nowymi ust. 3a i 3b powstałby konsekwentny system. Naruszenie przepisów nie powodujące istotnego ryzyka powoduje ostrzeżenie (ust. 3a), a gdy ryzyko jest istotne natychmiast wykonalne decyzje (ust. 2 i 2a oraz 3).

W art. 14 ust. 2a zamiast słów „stwierdzeniu, że jego działania stanowią istotne ryzyko dla bezpieczeństwa.” proponujemy słowa : „dokonaniu oceny dopuszczalności wprowadzanego ryzyka do systemu kolejowego potwierdzającej rodzaj wprowadzenia odpowiednich środków bezpieczeństwa, przeprowadzonej zgodnie z wymogami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009.” Aktualny zapis projektu odnosi się do stwierdzenia Prezesa UTK, że działania stanowią istotne ryzyko dla bezpieczeństwa. Nie bardzo wiadomo na jakiej podstawie i według jakich kryteriów Prezes stwierdza, iż wystąpiło istotne ryzyko. Proponowana przez nas zmiana rozwiązuje ten problem.

W artykule 17 w ust. 1e w brzmieniu: „W przypadku przekazywania wagonów między przewoźnikami kolejowymi każdy uczestniczący w przekazywaniu podmiot przekazuje informacje mające związek z bezpieczną eksploatacją wagonów, w tym dotyczące stanu i historii utrzymania danego wagonu, elementy dokumentacji dotyczącej utrzymania, informacje identyfikujące operacje załadunku i listy przewozowe.” występuje bardzo niejasne określenie „ elementy dokumentacji dotyczącej utrzymania”. Dokumentacja DSU jest w wielu przypadkach bardzo obszernym i skomplikowanym dokumentem. Które



„elementy” mają być przekazane? Jak się to ma do tajemnicy przedsiębiorcy? Podobnie w art. 17a ust. 3 pkt. 3 użyte jest określenie „sprzęt” nigdzie indziej nie zdefiniowane i niezwykle nieprecyzyjne.

W art. 17a ust. 2 należy zwrócić uwagę na niekonsekwencje w stosowaniu pojęcia ryzyka. Raz jest ono w liczbie mnogiej (ryzyk), po czym mowa jest o zarządzaniu „ryzykiem” już w liczbie pojedynczej. Niemniej jest to częsty błąd wynikający z tłumaczenia z tekstów angielskich „risks”.

W art. 17a ust. 3 pkt 9 należy wskazać, że obowiązek przyjęcia planów działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej obecnie jest wykonywany. W wielu przypadkach organy publiczne nie chcą uzgadniać przygotowanych planów postępowania, pomimo istnienia takiej podstawy prawnej. Wskazanie w projekcie ustawy, 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.

W artykule 17a w ust. 4 istnieje zapis „Zarządcy i przewoźnicy kolejowi nie rzadziej niż raz na trzy miesiące udostępniają osobom zatrudnionym wykaz przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem (...)”. W naszej ocenie udostępnienie „wykazu” przeprowadzonych ocen nie służy niczemu, bowiem sam wykaz bez stosownego opisu wyników i choćby skrótovej analizy nie wpłynie w żaden sposób na stan wiedzy i poziom bezpieczeństwa. Ponadto, wydaje się, że taki obowiązek jest nadmiarowy i efekty nie zrównoważą kosztów na to poniesionych. Zbiorcza ocena wszystkich zmian i procesów





zarządzania ryzykiem w postaci wniosków z przeglądu zarządzania oraz celów bezpieczeństwa zawartych w programie poprawy bezpieczeństwa jest wystarczająca. Jeżeli zmiana dotyczy danego stanowiska to i tak musi być przekazana zatrudnionemu w ramach wdrażania tej zmiany. Zgodnie z propozycją zapisu konieczne będzie informowanie każdego zatrudnionego o wszystkich zmianach co kwartał, nawet w sytuacji gdy zmiana ich nie dotyczy. 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, ze względu na wielkość przedsiębiorstwa.

Proponujemy zmianę brzmienia art. 17aa na: *„Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym, którzy byli pasażerami pociągu uczestniczącego w wypadku a uruchomionego przez danego przewoźnika i ich rodzinom przez informowanie:*

- 1) o procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego;*
- 2) o możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt przewoźnika kolejowego”.*

Art. 9 ust. 5 Dyrektywy Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. mówi w trzecim akapicie o zapewnieniu pomocy szczególnie w kontekście Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 z dnia 23 października 2007 r. Rozporządzenie to określa prawa i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Pozostawienie zapisu bez uzupełnienia spowoduje rozszerzenie uprawnień do tego typu pomocy na ofiary wypadków z poza systemu kolejowego, czyli kierowców samochodów, którzy wymusili pierwszeństwo na przejeździe kolejowo-drogowym, osoby postronne nielegalnie przechodzące przez tory, samobójców itd. Ponadto w przypadku braku zapisów rozstrzygających, który z przewoźników odpowiada za którego pasażera może nastąpić



paraliż tych działań w przypadku gdy w wypadku uczestniczyły pociągi dwóch różnych przewoźników. Brak jest także jakichkolwiek informacji w jaki sposób przewoźnik kolejowy ma realizować powyższe zapisy.

W art. 17e z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa „zwolnieni są przedsiębiorcy wykonujący wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz torach stacyjnych wyznaczonych przez zarządcę do obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. c-e.”. Zapisy ustawy nie są spójne i stawiają różne wymagania dla tej samej czynności – operator bocznic i wjazd do stycznej stacji. Pomimo tego, że nie wymaga się certyfikatu bezpieczeństwa na wjeżdżanie w stację, to już wymagania względem pracowników są ograniczone do przeprowadzania manewrów (maszynista bez świadectwa nie może ich robić) i zupełnie nie wolno wjeżdżać pojazdem „manewrowym” w stację. I tak, analizując na poziomie organizacji np. operator bocznic nie musi posiadać certyfikatu, żeby wjechać z bocznic w stację, jeżeli chce robić w tej stacji manewry musi wyszkolić maszynistów na świadectwo i dodatkowo wszystkie pojazdy, które wjeżdżają w stacje muszą mieć „homologacje” liniową. Wydaje się to niespójne, ponieważ gdyby taki podmiot miał SMS, mógłby zarządzać odpowiednio tym ryzykiem w zależności od warunków lokalnych.

Projekt ustawy przewiduje zmianę treści art. 18a ust. 5, który otrzymuje następujące brzmienie: „Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o których mowa w ust. 4, a także w przypadku konieczności dokonania zmian w treści autoryzacji”. 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 przepisy wskazuje, że wymóg konieczności dokonania autoryzacji bezpieczeństwa w przypadku konieczności dokonania zmian w jej treści nie został przewidziany przepisami tej dyrektywy, a zatem można przyjąć, że jest nadmierny. W związku z tym, wnosimy o następującą modyfikację przepisu art. 18a ust. 5: „Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy infrastruktury w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o których mowa w ust. 4.”*

W projektowanym art. 18bd. ust. 2 brakuje wyjaśnienia użytego tam określenia „znaczących zmian”. Brak takiego jednoznacznego określenia lub odniesienia do przepisu, w którym określone są ramy może w przyszłości prowadzić do nieporozumień na linii Obywatel – Urząd. W przepisie brak także informacji co jest terminem wiążącym dla tych 7 dni. Czy jest to termin podjęcia decyzji o zmianie przez zespół oceniający, czy też jest to data zakończenia procesu oceny znaczenia zmiany tj. data akceptacji raportu z oceny znaczenia zmiany.

**Art.23 b ust.9** ma brzmienie: „Zarządca przeprowadza testy, o których mowa w ust. 7, nie później, niż w terminie trzech miesięcy od dnia zgłoszenia przez Agencję lub Prezesa UTK żądania ich przeprowadzenia.” Na jakiej zasadzie i w jaki sposób zarządca ma przeprowadzać testy a nie uprawniona jednostka? Zarządca nie ma kompetencji do realizacji badań/testów pojazdu. Chodzi chyba raczej o udostępnienie przez zarządcę infrastruktury do



***Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu***

---

przeprowadzenia badań. Podobna uwaga dotyczy art. 23k ust. 2 i ust. 3 - na jakiej zasadzie i w jaki sposób zarządca ma w terminie 3 miesięcy wykonać badania pojazdu kolejowego?

W art. 23k ust. 1 pkt. 3 ma brzmienie: „Przewoźnik kolejowy przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu kolejowego sprawdza czy pojazd (...) 3) jest odpowiednio zintegrowany w zestawieniu pociągu, którym ma być eksploatowany, z uwzględnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz TSI Ruch kolejowy”. Zapis ten jest niezrozumiały. Na czym ma polegać „odpowiednia integracja” w pociągu? W jakim/którym pociągu? W jaki sposób można zbadać integrację pojazdu w pociągu np. wagonu towarowego z uwzględnieniem SMS?

Art. 28g ust 1 powinien naszym zdaniem mieć następujące brzmienie: „Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także do przekazywania związanych z nimi wszelkich posiadanych informacji na żądanie tych organów.” Istnieje konieczność doprecyzowania zakresu „wszelkich posiadanych informacji” lub wykreślenie tego zapisu z projektu. Po natychmiastowym zgłoszeniu, PKBWK oraz Prezes UTK mogą na podstawie innych przepisów żądać przekazania informacji niezbędnych dla rozpoznania danej sytuacji. Fizycznie niemożliwe jest przekazywanie stu procent dokumentacji stanowiącej przedmiot pracy komisji kolejowej powołanej przez przedsiębiorstwo kolejowe, z uwagi na fakt, że nierzadko bywają to setki i tysiące stron dokumentów.



W art. 28h ust. 2 pkt. 4, pkt. 9 i ust. 3a rozszerzono obowiązek podmiotów uwikłanych w zdarzenie z samego zawiadomienia PKBWK i UTK na obowiązek przekazywania wszelkich niezbędnych informacji oraz rozszerzono prawo członków PKBWK o dostęp do informacji i zapisów posiadanych przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu oraz przez UTK, a w niektórych przypadkach także Agencję. Jest to rozwiązanie logiczne. Nasuwa się jedynie pytanie jak je pogodzić z kwestiami tajemnicy handlowej? Bezpieczeństwo powinno mieć priorytet, ale Komisję powinna obowiązywać tajemnica obejmująca dane, które nie są związane z poprawą bezpieczeństwa i nie muszą być ujmowane w raporcie.

W art. 28m dodaje się ust. 5 w brzmieniu: „Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje przewodniczący Komisji.” Proponujemy całkowite jego usunięcie. Wnioskowany zapis spowoduje powrót nadzoru Przewodniczącego PKBWK nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Zapis ten został uchylony na przełomie 2016 i 2017 roku po audycie Agencji Kolejowej UE. Uznano wtedy, że zakres zadań PKBWK, czyli Krajowego Organu Dochodzeniowego powinien być zgodny z zakres określonym w „Dyrektywie Bezpieczeństwa”. Zarówno stara jak i nowa Dyrektywa Bezpieczeństwa nie przewiduje takiego zakresu zadań dla Krajowych Organów Dochodzeniowych, ponieważ zakres ten pokrywałby się z nadzorem już sprawowanym w ramach porządku prawnego.

Zadania Krajowych Organów Dochodzeniowych są przedstawione w Rozdziale V Dyrektywy KE 2016 / 798 i tak:

Artykuł 22. Organ dochodzeniowy

1. Każde państwo członkowskie zapewnia prowadzenie dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20, przez stały organ, złożony przynajmniej z jednej osoby prowadzącej dochodzenie, mogącej pełnić funkcję osoby nadzorującej dochodzenie



w razie wypadku lub incydentu. Organ ten jest niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, podmiotu pobierającego opłaty, podmiotu przydzielającego przepustowość infrastruktury i jednostki oceniającej zgodność oraz od wszystkich stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z zadaniami powierzonymi organowi dochodzeniowemu. Ponadto jest on funkcjonalnie niezależny od krajowego organu ds. bezpieczeństwa, od Agencji i regulatorów kolejowych.

2. Organ dochodzeniowy wykonuje swoje zadania niezależnie od podmiotów, o których mowa w ust. 1 i umożliwia się mu pozyskanie odpowiednich zasobów do realizacji tych celów. Personel prowadzący dochodzenie uzyskuje status gwarantujący mu konieczną niezależność.

W żadnym miejscu nie wskazuje się możliwości nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez inne komisje kolejowe. Oczywiście Organ taki może przejąć każde postępowanie, ale wtedy jest ono prowadzone na podstawie zapisów przewidzianych dla Organu, 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 tymi postępowaniami komisji kolejowych prowadzony jest obecnie dwójako – wewnątrz, w ramach nadzoru nad SMS i MMS oraz CSM o monitorowaniu oraz zewnątrz przez Prezesa UTK w ramach nadzoru i prowadzonych kontroli nad bezpieczeństwem rynku kolejowego w ramach 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 ciągle 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, 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. Ponadto wprowadzenie takiego zapisu może prowadzić do kolejnych zgłoszeń do Komisji Europejskiej odnośnie niewłaściwego wdrożenia przepisów dyrektywy.

Reasumując proponowany zapis:

1. Jest sprzeczny z treścią rozdziału V Dyrektywy 2016/798 i wykracza poza zakres zadań przewidzianych dla Organów Dochodzeniowych (PKBWK).
2. Może prowadzić do ograniczenia niezależności PKBWK poprzez angażowanie się w wewnętrzne procesy podmiotów rynku kolejowego.
3. Wprowadzi zamieszanie związane z poza proceduralnym i nieokreślonym żadnymi przepisami nadzorem nad kluczowym elementem SMS – badaniem zdarzeń kolejowych przez Organ do tego nieuprawniony, w przeciwieństwie do już określonych zasad nadzoru i organów, które są kompetentne w tym zakresie.

**Art. 3 ust. 1-6** wprowadza w okresie przejściowym umorzenie wniosków złożonych według poprzedniego stanu prawnego. Może to spowodować poważne komplikacje. Według danych dostępnych na stronie UTK dla kilkudziesięciu posiadaczy certyfikatów ważność tych certyfikatów kończy się w okresie wrzesień-grudzień 2020. Przedsiębiorcy muszą złożyć



***Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu***

wniosek o przedłużenie ważności nie mniej niż trzy miesiące przed końcem ważności danego dokumentu czyli według przepisów przed zmianą, po czym zgodnie z proponowanymi zapisami postępowania te zostaną umorzone. Wnioskodawcy złożą więc nowe wnioski według nowych przepisów ale termin ważności certyfikatów skończy się zanim przedsiębiorca w trybie administracyjnym otrzyma nowy dokument. Przykładowo, ustawa zostanie uchwalona we wrześniu, wejdzie w życie po 3 miesiącach czyli w grudniu. Przewoźnik, któremu kończy się ważność certyfikatu złoży wniosek do Prezesa UTK w październiku. Może wystąpić sytuacja, w której w grudniu Prezes UTK zgodnie z nowelą umorzy to postępowanie a przewoźnik pozostanie bez certyfikatu. Co prawda w art. 4 projektu przewidziano zachowanie ważności certyfikatów wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy, niemniej „zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.” czyli również z zachowaniem terminu ich ważności.

W art. 10 ustawy zmieniającej powinien być użyty rok 2020 a nie 2019 (lub całkowicie usunięty). Raporty przewoźników w sprawie bezpieczeństwa za 2019 r. zostały już złożone, więc zapis bez zmiany roku będzie martwy.

*Z pozdrowieniami*

*Adrian Furgalski*