

(przesyłka elektronicznej wersji : adres: maciej.sofinski@mi.gov.pl.)



Warszawa 4 maja 2021r.

Szanowny Pan
Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu
Miisterstwo Infrastruktury

dot.: konsultacji projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa
pismo DTK MI Znak sprawy: DTK-4.0211.4.2021.MS.4

Po analizie projektu rozporządzenia MI w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa przesyłamy nasze uwagi i zastrzeżenia do proponowanych zapisów.

I. Projekt Rozporządzenia

1. Projekt rozporządzenia w §3.1. powtarza – ze znaczącą modyfikacją zmieniającą - zapisy ustawy o transporcie kolejowym odnoszące się do określenia podmiotów, którym wydawane są świadectwa bezpieczeństwa określone w Art. 13 ust 1a pkt. 1a) oraz Art. 17d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, natomiast nie powtarza zapisów dotyczących wydawania Autoryzacji Bezpieczeństwa (Art. 18a ustawy o transporcie kolejowym), w tym uprawnień Prezesa do jej wydawania.

2. **§3 ust. 1** projektu rozporządzenia wydaje się niezgodny z art. 13 ust. 1a pkt. 1a oraz art. 17d ust.2 ustawy o transporcie kolejowym. Ustawa nie zawiera pojęcia „obowiązku” w stosunku do zarządców infrastruktury zdefiniowanej w art. 17d ust.2. Takie pojęcie istnieje w Art. 17e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym jedynie w stosunku do przedsiębiorców wykonujących wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 ustawy.

Ponadto projekt rozporządzenia w tym paragrafie (§3 ust.1.) wskazuje istnienie podmiotu: „użytkownika bocznic kolejowej” jako uprawnionego do uzyskania świadectwa bezpieczeństwa, podczas, gdy z literalnym brzmieniem zapisów w Art. 17d ust 3 i w Art. 17d ust.2 pkt.1e) ustawy o transporcie kolejowym warunek posiadania świadectwa bezpieczeństwa dotyczy zarządcy eksploatującego drogę kolejową, której on nadał status bocznic kolejowej (zgodnie z posiadanym ustawowym uprawnieniem w art.5 ust.1 pkt. 1b ustawy o transporcie kolejowym).

Jeżeli zapisy **ust. 1 w §3** mają określać podmioty **będące wnioskodawcami, to ustęp ten** wymaga preredagowania do postaci zgodnej z art. Art. 17d ust.2. ustawy o transporcie kolejowym, np. do formy:

„§3.1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, wydaje, przedłuża lub zmienia świadectwo bezpieczeństwa na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, o którym mowa w art. 17d ust.2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”

3. §3.5. Określa czas na jaki jest wydawane świadectwo bezpieczeństwa natomiast w art. 19 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym brak delegacji dla Ministra właściwego ds. transportu na określenie takiego upoważnienia. Ponadto brak jest zapisów o okresie ważności autoryzacji bezpieczeństwa, który zgodnie z dyrektywą 2016/798 powinien wynosić 5 lat (art. 12 pkt 2 Dyrektywy 2016/798). Informacja dotycząca ważności certyfikatów bezpieczeństwa jest nieprecyzyjna w stosunku do zapisów Dyrektywy 2016/798. Odnośny zapis w projekcie Rozporządzenia powinien brzmieć : „ świadectwa bezpieczeństwa wydaje się i odnawia na okres 5 lat” (art. 10 pkt. 13 Dyrektywy)

II. Załącznik nr 1 – Wzór AUTORYZACJI BEZPIECZEŃSTWA

1.1. Czy nie byłoby wskazane opatrzyć dokument Autoryzacji Bezpieczeństwa symbolem Orła Białego, uwzględniając, że we wzorze Świadectwa Bezpieczeństwa jest on użyty? Proponowane rozwiązanie sugeruje wyższość rangi dokumentu Świadectwa Bezpieczeństwa nad dokumentem Autoryzacji Bezpieczeństwa, natomiast taka hierarchia nie wynika z zapisów ustawy o transporcie kolejowym.

1.2. Istnieje niespójność odnośnie pojęcia zakresu bezpieczeństwa z zakresem autoryzacji bezpieczeństwa. Uwzględniając wzory dla certyfikatów zawarte w Rozporządzeniu Wykonawczym nr 2019/779 (które zaadaptowano częściowo do projektu wzoru krajowego) oraz brzmienia Art. 17d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, tytuł dokumentu winien brzmieć:

AUTORYZACJA BEZPIECZEŃSTWA W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

natomiast zapis poniżej nazwy dokumentu powinien wówczas brzmieć:

„potwierdzająca akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury kolejowej w Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą 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.) i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779 oraz właściwymi przepisami krajowymi”

Brak przywołania rozporządzenia wykonawczego stoi w sprzeczności z zapisami prawa UE oraz projektu niniejszego rozporządzenia (§2 ust.1 pkt. 6);

Zaproponowane brzmienie zapisu: „potwierdzająca akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej” sugeruje, że Krajowy Organ Bezpieczeństwa w Polsce nadaje uprawnienia dla całej infrastruktury na terenie UE.

1.3. Proponowane w pkt. 4 dane trudno uznać za szczegółowe, raczej właściwsze byłoby nazwanie ich „danymi podstawowymi”. Ponadto w tych danych brak takiego szczegółu jak określenie obszaru działania zarządcy infrastruktury.

Ponadto nieczytelne i nie zdefiniowane są określenia stosowane w pierwszych pięciu wierszach tego punktu:

- nie jest zdefiniowane pojęcie infrastruktury normalnotorowej, szerokotorowej i innej;
- tylko PKP PLK S.A. definiuje kategorie linii w zaproponowany sposób, kategorie w europejskim systemie kolei są zdefiniowane w TSI Infrastruktura (poz. 4.2.1. Kategorie linii według TSI)
- brak określenia o jaką łączność chodzi należy dopisać, że chodzi łączność wydzieloną do prowadzenia ruchu kolejowego,
- SHP nie jest systemem sterowania ruchem kolejowym lecz automatyki kolejowej, wzór nie wymienia podstawowych systemów sterowania istniejących na sieciach kolejowych w Polsce: blokady liniowe i stacyjne, kluczowe, mechaniczne, elektromechaniczne i elektryczne układy sterowania,
- problem może wystąpić jeśli pojawią się różne systemy (co występuje np. w PKP PLK S.A.)
-

III. Załącznik nr 2 – Wzór Świadczenia BEZPIECZEŃSTWA

1. Brak zdefiniowania pojęcia „[rodzaj podmiotu]” podmiotem zawsze będzie zarządca infrastruktury bo i użytkownik bocznic to zarządca infrastruktury. Zgodnie z wymaganiami ustawowymi zapis ten powinien brzmieć:

„dla zarządcy infrastruktury kolejowej [podać wg. rodzaju dróg kolejowych określonych w Art. 17d ust.2. ustawy o transporcie kolejowym]”

2. Punkt nazwany „Lokalizacja:” narzuca wyłącznie istnienie BOCZNICY KOLEJOWEJ wymagając:

- nadania bocznic nazwy a nie definiując co przez określenie „nazwa” ustawodawca rozumie i do czego ma ona służyć,
- wskazania położenia bocznic a nie definiując jak ma być określone położenie bocznic,

Załącznik nr 2 zawiera następujące zapisy : „LOKALIZACJA: [NAZWA BOCZNICY KOLEJOWEJ] [POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ] LINIE KOLEJOWE: [NAZWA WNIOSKODAWCY] [OPISAĆ EKSPLOATOWANĄ INFRASTRUKTURĘ] [RODZAJ PODMIOTU] SPEŁNIA WYMAGANIA W ZAKRESIE [OPISAĆ ZAKRES DZIAŁALNOŚCI]”.

Pomija się tu zapis art. 17D UOTK, („Art. 17D. 1. Warunkiem eksploatacji drogi kolejowej jest posiadanie przez jej zarządcę autoryzacji bezpieczeństwa w zakresie elementów infrastruktury kolejowej, którymi zarządza 2. Warunku, o którym mowa w ust. 1 nie stosuje się do : 1 dróg kolejowych : (...) d) stanowiących infrastrukturę prywatną e0 posiadających status bocznic kolejowej”.)

Oznacza to, że może tu wystąpić luka prawna dotycząca tych podmiotów, które zarządzają wyłącznie infrastrukturą prywatną, którą UoTK odróżnia od „bocznic kolejowej”. W tej sytuacji Prezes UTK nie wyda autoryzacji – zgodnie z ust. 2 art. 17D ani świadectwa, w którym jest mowa tylko o „bocznic kolejowej” i „liniach kolejowych wnioskodawcy”.

3. Punkt nazwany „Linie kolejowe”:

- ponownie każe podawać NAZWĘ WNIOSKODAWCY wpisaną już powyżej, nie definiując jaką nazwę ustawodawca ma na myśli,
- poleca opisać eksploatowaną infrastrukturę nie określając jaki jest zakres wymagań tego opisu i co ma ten opis zawierać – wprowadza to dowolność wymagań przez organ wydający dokument.
-

4. Punkt [Rodzaj podmiotu] niezrozumiały jak w uwadze powyżej w poz. 1 oraz brak wyjaśnienia co ustawodawca rozumie przez [zakres działalności] w sytuacji gdy podstawowym spełnianiem wymagania przez zarządcę infrastruktury jest jej bezpieczna eksploatacja oraz złożenie kompletu dokumentów wymaganych w Art. 19 ust 1 i ust.2.

5. Przypisy dolne 1) i 2) wskazują, że pomimo wprowadzenia do ustawy o transporcie kolejowym w listopadzie 2016 r. jednolitego pojęcia zarządcy infrastruktury kolejowej dla wszystkich jej elementów, w tym i dróg kolejowych będących bocznicami kolejowymi, zapisy niniejszego rozporządzenia mają na celu zachowanie szczególnego statusu i jedyne stosowanego pojęcia „użytkownik bocznic kolejowej” dla elementów infrastruktury kolejowej nie będącej liniami kolejowymi.

6. Brak jest wzorów określających Świadectwo Bezpieczeństwa dla przedsiębiorcy, o którym mowa w Art. 17e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Oparcie wzoru Świadectwa Bezpieczeństwa o wymagania ustawowe zawarte w Art. 17d ust. 2 i Art. 17e ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym usuwa wszystkie powyższe nieprawidłowości.

7. Brak jest wzoru określającego Świadectwo Bezpieczeństwa dla przedsiębiorcy, o którym mowa w Art. 17e ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym.

Sugerujemy opracowanie nowego wzoru Świadectwa Bezpieczeństwa z wykorzystaniem podejścia zastosowanego w Rozporządzeniu Wykonawczym (UE) nr 2019/779 i literalnym wdrożeniu wymagań ustawowych zawarte w Art. 17d i Art. 17e ustawy o transporcie kolejowym.

Z wyrazami szacunku

Piotr Faryna

Dyrektor Biura Forum Kolejowe Railway Business Forum (RBF)