

Warszawa, 22 kwietnia 2021 roku

Andrzej Bittel  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Infrastruktury

*szanowny Panie Ministrze,*

Forum Kolejowe Railway Business Forum (RBF) przesyła uwagi do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie interoperacyjności (pismo DTK-4.0211.1.2021.MS.4).

Pragniemy zwrócić uwagę, że projekt budzi wątpliwości w poniższych obszarach:

- nie jest w pełni zgodny z treścią Dyrektywy PE i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, w części dotyczącej pośrednich weryfikacji
- wykracza poza sformułowania w treści w/w Dyrektywy, które powodują zmianę celu transponowanych przepisów (czyż innym są „szczególnie trudne warunki”, które należy uwzględnić przy projektowaniu, budowie lub montażu składników kluczowych dla bezpieczeństwa a czym innym pojęcie „zaburzenia funkcjonowania” zaproponowane w projekcie), a także rozszerza zakres regulacyjny.

Wątpliwości budzi proponowana regulacja odnosząca się do pośredniego potwierdzenia weryfikacji:

Zgodnie z Dyrektywą:

*Pkt 2.2. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji*

*Na wniosek wnioskodawcy weryfikacje można przeprowadzić w odniesieniu do części podsystemu lub można je ograniczyć do określonych etapów procedury weryfikacji. W takich przypadkach wyniki weryfikacji można udokumentować w „pośrednim potwierdzeniu weryfikacji” wydanym przez jednostkę notyfikowaną wybraną przez wnioskodawcę. (...)*

*Pkt 2.3. Certyfikat weryfikacji*

*Jednostki notyfikowane odpowiedzialne za weryfikację dokonują oceny projektu, produkcji i testów końcowych podsystemu oraz sporządzają certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy, który z kolei sporządza deklarację weryfikacji WE. (...)*

W przypadku wydania pośrednich potwierdzeń weryfikacji jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację podsystemu uwzględni te pośrednie potwierdzenia weryfikacji

Biorąc pod uwagę powyższe brzmienie przepisów, można jednoznacznie ocenić, że prowadzenie pośredniego potwierdzenia weryfikacji jest dla wnioskodawców dobrowolne. Wnioskodawca ma możliwość osobnego pośredniego potwierdzenia np. części projektowej, ale nie jest to jego obowiązek. Co więcej Dyrektywa nie wprowadza żadnej zależności pomiędzy pośrednim potwierdzeniem projektu a rozpoczęciem produkcji (zabudowy).

Zupełnie inaczej zagadnienie to reguluje projekt rozporządzenia:

*2. Przed przystąpieniem do robót budowlanych związanych z zabudową podsystemu, jednostka notyfikowana po dokonaniu sprawdzenia zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei wystawia wnioskodawcy pośrednie potwierdzenie weryfikacji na etapie projektowania.*

*3. Rozpoczęcie robót budowlanych związanych z zabudową podsystemu jest możliwe po uzyskaniu pośredniego potwierdzenia weryfikacji wydanego na etapie projektowania.*

Projekt nie pozostawia wnioskodawcom dobrowolności w obszarze pośredniego potwierdzenia weryfikacji, a także determinuje fazę robót od zakończenia pośredniej weryfikacji projektu. Regulacje krajowe wychodzą w znaczący sposób poza aspekty Dyrektywy, powodując zaostrzenia dla wnioskodawców. Stoi to w sprzeczności z implementacją przepisów unijnych, gdzie z zasady przepisy krajowego powinny być zgodne z unijnymi i nie nakładać kolejnych barier we wdrażaniu interoperacyjności.

Powyższe brzmienie będzie miało faktyczne konsekwencje dla realizacji inwestycji kolejowych w Polsce. Dodawanie tego typu przepisów, mając na uwadze, że aktualnie realizowanych jest szereg inwestycji kolejowych na różnych etapach procesu budowlanego spowoduje spowolnienie tempa wykonania prac. Dotyczy to zarówno podsystemu energia, jak i innych podsystemów. Konsekwencją nowych przepisów może być zawieszenie prac budowlanych, w związku z oczekiwaniem na zakończenie procesu pośredniej certyfikacji. Proponowane brzmienie dotyczące pośredniego potwierdzenia weryfikacji, może w znaczący sposób wpłynąć na procesy realizacji obiektów zasilania, które budowane są punktowo (konkretna podstacja, kabina sekcyjna), a certyfikowane w ramach

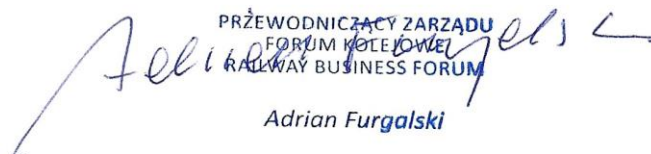
konkretnych odcinków zasilania. Brzmienie § 5 ust. 2 i ust. 3 projektu, będzie z zasady wstrzymywało możliwość budowy danego obiektu zasilania, do czasu zakończenia certyfikacji odcinka zasilania.

Wstrzymanie procesu budowlanego w oczekiwaniu na zakończenie procesu pośredniej certyfikacji może mieć wpływ na:

- rozwój zbędnej biurokracji a nie będzie powodować zwiększenia bezpieczeństwa po stronie przedsiębiorstwa kolejowego;
- spowolnienie i opóźnienie tempa prac budowlanych w realizowanych inwestycjach, poprzez uzależnienie realizacji kolejnych etapów w procesie budowlanym, zarówno po stronie wykonawcy jak i podwykonawcy;
- wysokość kosztów po stronie inwestora, w związku z zatrzymaniem realizacji inwestycji lub rozdrobnieniem inwestycji;
- realizację projektów w ramach ustawy Prawo zamówień publicznych – pozostaje dyskusyjne, czy inwestor nie będzie musiał uwzględnić w swojej ofercie okresu, w jakim wykonawca będzie procesował uzyskanie pośredniej certyfikacji. Ta sytuacja będzie generować niepewność podmiotów w zakresie realizacji terminów, kar umownych itp.

Poniżej zamieszczona jest tabela proponowanych zmian do projektu.

Z poważaniem

  
PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU  
FORUM KOLEJOWE  
RAILWAY BUSINESS FORUM  
Adrian Furgalski