



Pan Zbigniew Klepacki

Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju

Szanowny Panie Ministrze

Przedstawiamy opinie do n/w projektów Rozporządzeń Ministra Infrastruktury i Rozwoju, datowanych na dzień 14.08.2014:

- 1) Zmieniającego Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.
- 2) Zmieniającego Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa.
- 3) Zmieniającego Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 w sprawie sposobu uzyskiwania certyfikatu bezpieczeństwa.

UWAGI DOTYCZĄCE TECHNIKI LEGISLACYJNEJ

1. W w/w projektach zastosowano niewłaściwe rozwiązanie polegające na nie załączaniu wzorów dokumentów jakie przewoźnicy i zarządcy infrastruktury mają składać do Prezesa UTK w poszczególnych sprawach. Ograniczono się jedynie do wskazywaniu regulacji unijnych, które takowe wzory dokumentów zawierają. Podkreślić należy, że celem implementacji przepisów prawa unijnego do prawa krajowego jest nie tylko zapewnienie spójności z prawem unijnym, lecz przede wszystkim służenie polskiemu rynkowi kolejowemu. Wskutek przyjętej techniki legislacyjnej jakiegokolwiek zmiany w prawie unijnym, we wspomnianym wymiarze, będą obowiązywać natychmiast i wprost pomioty krajowe. Nie można natomiast wykluczyć, że do omawianych wzorów mogą w przyszłości zostać wprowadzone zmiany niekorzystne dla podmiotów krajowych lub trudne albo niemożliwe do zastosowania w krajowych realiach prawnych i gospodarczych. Negatywne skutki takich zmian mogłyby być osłabione w procesie implementacji regulacji unijnych do prawa krajowego. W przedłożonych projektach rozporządzeń, resort, stosując automatyzm stosowania przepisów unijnych sam pozbawia się możliwości ochrony uczestników krajowego rynku kolejowego przed niekorzystnymi regulacjami, w omawianym zakresie.



W związku z tym wnioskujemy o wykreślenie odesłań do regulacji unijnych i uzupełnienie projektowanych rozporządzeń o niezbędne wzory załączników, nawet wówczas gdyby miały być to w chwili obecnej wzory tożsame z tymi jakie zawierają wskazane regulacje unijne.

2. W opiniowanych projektach rozporządzeń zastosowano niejednolite rozwiązanie w zakresie sposobu ich wejścia w życie.
 - 1) Tylko w projekcie Rozporządzenia zmieniającego Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa zawarto w art. 2 prawidłowe postanowienie o treści: „Postępowania w sprawie wydania, przedłużenia, zmiany i cofnięcia autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, wszczęte i nie zakończone do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, prowadzi się dalej na podstawie przepisów dotychczasowych.”
 - 2) W pozostałych dwóch projektach Rozporządzeń proponuje się aby dotychczas wszczęte postępowania powadzić dalej na podstawie przepisów nowych Rozporządzeń. Nawet gdyby przyjąć, że dla niektórych podmiotów rynku kolejowego nowe regulacje będą korzystniejsze (jak wskazuje się to w uzasadnieniu) to niech oni sami o tym zdecydują poprzez wycofanie starych wniosków i złożenie nowych, zgodnych z wymogami nowych Rozporządzeń – por § 36 w zw. z § 132 Załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. (poz. 908) Zasady Techniki Prawodawczej.

Wnioskujemy zatem o ujednoczenie powyższych regulacji poprzez zastosowanie we wszystkich projektach Rozporządzeń takiej klauzuli jaka została użyta w projekcie, Rozporządzenia zmieniającego Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa

UWAGI MERYTORYCZNE

3. Uwagi do projektu Rozporządzenia nowelizującego Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym:
 - 1) Całkowite uchylenie par. 3 bez żadnej nowej regulacji w tej kwestii nie rozwiązuje problemu właściwej struktury dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Istota problemu polega na tym, że ta dokumentacja powinna umożliwiać zarządzanie wszelkimi rodzajami ryzyk, które występują lub wystąpić mogą w działalności operacyjnej przewoźnika lub zarządcy infrastruktury. Dotychczasowe rozwiązanie zakładało, że podstawą harmonizacji procesów zarządzania



bezpieczeństwem będzie zatwierdzanie przepisów wszystkich przedsiębiorców przez Prezesa UTK, co było zupełnie nierealne i również nie miało właściwych podstaw prawnych do osiągnięcia takiego celu. Stąd krytyka ze strony ERA.

Rozwiązanie problemu wymaga jednak formalnego zobowiązania stron współpracujących do uzgadniania przyjmowanych przez nie rozwiązań proceduralnych i organizacyjnych chociażby w zakresie:

- a) ryzyk dzielonych pomiędzy stronami mającymi udział w tworzeniu potencjalnych zagrożeń, jakie mogą wystąpić w działalności operacyjnej zarządcy infrastruktury lub przewoźnika oraz
- b) przedstawiania dowodów organowi nadzorującemu na osiągnięcie porozumienia w tym zakresie.

Wymaga to ścisłej współpracy przewoźników z zarządcą infrastruktury na wszystkich etapach tworzenia monitorowania i nadzoru nad SMS. Ramy i sposoby tej współpracy powinny być określone w przedmiotowym Rozporządzeniu.

- 2) Propozycja dodania w § 4 pkt. 1a nie powinna zawierać frazy „zatwierdzoną przez dyrektora zarządzającego”. Po pierwsze, wszystkie elementy składowe systemu zarządzania muszą być w przedsiębiorstwie zatwierdzone. Po drugie zaś, niepotrzebnie wprowadza się nowy termin „dyrektor zarządzający”, który na dodatek nie jest nigdzie zdefiniowany. Proponujemy pozostać przy terminie użytym w § 2 obowiązującego Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007, w którym używa się określenia – „kierownictwo zarządcy” lub „kierownictwo przewoźnika”, trafniej uwzględniające np. kolegialne formy zarządzania przedsiębiorstwem danego podmiotu.
- 3) Par. 4 **powinien być zmieniony** ponieważ od początku swego istnienia posiada niejasne postanowienia mówiące o „opisach procedur” lub „szczegółowych opisach procedur”, które sugerują tworzenie z SMS beletrystyki opisowej (notabene takie opisy są zawarte w księgach bezpieczeństwa poza procedurami) zamiast twardych procedur systemowych w konkretnych obszarach zarządzania bezpieczeństwem. Istniejący zapis § 4 jest także niezgodny z dyrektywą bezpieczeństwa 2004/49/WE, która w załączniku III wśród elementów SMS wyraźnie wymienia m.in. „procedury” a nie „opisy procedur”. Dlatego też proponujemy rozważyć aby § 4 zmienić na następujące postanowienie: „Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:
 - 1) elementy wymienione w zał. III do Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady,
 - 2) inne procedury i procesy określone jako kryteria oceny zgodności wymienione w rozporządzeniach komisji europejskiej w sprawie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami



dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji i certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

- 3) programy poprawy bezpieczeństwa opracowane w oparciu o zapisy art. 9 ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE oraz Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania bezpieczeństwa(...)"

Powyższe postanowienia § 4 byłyby zgodne m. in. z następującym wymaganiem dyrektywy bezpieczeństwa 2004/49/WE: preambuła (13); „Realizując swój zakres obowiązków i odpowiedzialności zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi powinni wdrażać system zarządzania bezpieczeństwem spełniający wymagania Wspólnoty i zawierający wspólne elementy (...)”. Całość stanowiłaby logiczne powiązanie pomiędzy rozporządzeniem ws SMS a CSM Ocena Zgodności + CSM Monitoring i w tle CSM Nadzór.

4. Uwagi do projektu Rozporządzenia nowelizującego Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 w sprawie warunków wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa.

- 1) Proponujemy w proponowanym brzmieniu § 1 ust. 1 pkt. 2 lit. b Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 wymienić uregulowania, o których mowa w art. 18b ust. 1, pkt. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym a nie jedynie odsyłać do wskazanego przepisu.
- 2) Nie powinno nastąpić uchylenie § 1 ust. 2. Zamiast uchylenia proponujemy dodanie po słowie poczty – słów „drogą elektroniczną”. Zmianę tą należałoby szerzej skomentować w uzasadnieniu, tak, by uczestników rynku poinformować o możliwych do wykorzystania formach elektronicznej komunikacji z UTK, w tym o możliwości składania wniosków podpisanych bezpiecznym podpisem oraz za pośrednictwem ePUAP.
- 3) Istotnym i celowym jest propozycja dodania w § 1, ust. 3 według proponowanej treści. Pozwoli to na doprecyzowanie kryteriów, jakimi ma się kierować Prezes UTK w procedurze rozpatrywania i oceny wniosków w sprawie wydania certyfikatu bezpieczeństwa i/lub autoryzacji bezpieczeństwa. Należałoby jednak zamieścić, w postaci załączników do Rozporządzenia treści przywoływanych załączników z Rozporządzeń KE nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 oraz nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010.
- 4) Propozycja dodania § 5a według zaproponowanej treści powinna raczej znaleźć się w projekcie Rozporządzenia, zmieniającego Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 w sprawie sposobu uzyskiwania certyfikatu bezpieczeństwa.

5. Uwagi do projektu Rozporządzenia nowelizującego Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 w sprawie sposobu uzyskiwania certyfikatów bezpieczeństwa.



- 1) W projekcie Rozporządzenia mówi się, że zmieni ono Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 w sprawie sposobu uzyskiwania certyfikatów bezpieczeństwa – i jest to właściwe odniesienie. W uzasadnieniu zaś mówi się, że projektowane Rozporządzenie zmieni Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 w sprawie sposobu uzyskiwania certyfikatów bezpieczeństwa, podczas gdy Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 dotyczy warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa.
- 2) Nie powinno nastąpić uchylenie § 5 przedmiotowego Rozporządzenia. Zamiast uchylenia proponujemy dodanie po słowie poczty – słów „drogą elektroniczną”. Zmianę tą należałoby również szerzej skomentować w uzasadnieniu, tak, by uczestników rynku poinformować o możliwych do wykorzystania formach elektronicznej komunikacji z UTK, w tym o możliwości składania wniosków podpisanych bezpiecznym podpisem oraz za pośrednictwem ePUAP.

Z poważaniem

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia