



Pani Dorota Pyć

Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju

Szanowna Pani Minister

Odpowiadając na pismo Pani nr DTK – IV – 020 – 53 – 3 – RI/2014 z dnia 12.09.2014, po przeprowadzeniu stosownych analiz, przedstawiamy poniżej opinie i uwagi do skierowanego do konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju (rozporządzenie MliR), zmieniającego rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7.11.2013 w sprawie interoperacyjności systemu kolei.

POTRZEBA NOWELIZACJI USTAWY O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Zachowanie spójności regulacji krajowych z unijnymi, z zakresu interoperacyjności systemu kolei, wymaga nowelizacji ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (ustawy o tk). Pragniemy zwrócić uwagę, że w art. 23d, ust. 4, pkt. 2 ustawy o tk nadal utrzymuje się odwołanie do decyzji PE Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, podczas gdy Komisja Europejska wydała już decyzję nr 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, przyjętych na mocy dyrektywy PE i Rady 2008/57/WE.

W sytuacji obowiązywania w sektorze kolejowym decyzji KE nr 2010/713/UE, odwoływanie się w ustawie o tk do decyzji PE i Rady nr 768/2008/WE jest niewłaściwe z następujących powodów:

- ❖ W decyzji 768/2008/WE nie ma postanowień dotyczących procedur weryfikacji WE. Zostały one opisane w decyzji 2010/713/UE.
- ❖ Decyzja 768/2008/WE dotyczy zasadniczo wyrobów/produktów, a zatem w obszarze sektora kolejowego mogłaby się odnosić co najwyżej do składników interoperacyjności.
- ❖ Decyzja 768/2008/WE ma charakter ramowej regulacji (rodzaj wytycznych) dla bardziej szczegółowych legislacji w poszczególnych sektorach gospodarki, jeśli one tego wymagają. Tak właśnie jest w unijnym sektorze kolejowym, gdzie rolę właściwej regulacji spełnia decyzja 2010/713/UE.

Uwzględniając powyższe argumenty uważamy, że nowelizowanie opiniowanego rozporządzenia MliR przy jednoczesnym utrzymywaniu obecnej regulacji w art. 23d, ust. 4,



pkt. 2 ustawy o tk prowadzić będzie nieuchronnie do niepotrzebnego mieszania porządków prawnych w obszarze regulacji z zakresu interoperacyjności systemu kolei. Można temu zapobiec dokonując, w pierwszej kolejności niezbędnej nowelizacji ustawy o tk, a następnie nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia MliR, które powinno być spójne z obowiązującymi regulacjami unijnymi i zmienioną ustawą o tk.

POTRZEBA NOTYFIKACJI PROJEKTOWANEGO ROZPORZĄDZENIA W KE

Projektowane rozporządzenie MliR wprowadza istotne regulacje z zakresu interoperacyjności systemu kolei, co nakłada naszym zdaniem obowiązek poddania go procedurze notyfikacji w KE, jako przepisu krajowego mającego znaczenie dla wszystkich państw członkowskich UE. W szczególności należy podkreślić, że obowiązek notyfikacji w KE wynika z:

- ❖ Przepisy powyższego rozporządzenia MliR pozostają w bezpośrednim związku z realizacją zobowiązań wynikających z wdrażania i zarządzania dokumentem referencyjnym oraz innymi zasadami dotyczącymi tzw. krossakceptacji.
- ❖ Przepisy powyższego rozporządzenia MliR powinny nawiązywać do zaleceń KE zawartych w decyzji nr 2011/217/WE, które posiadają szczególny status i wdrożenie których w znakomity sposób pozwoliłoby usprawnić wiele procesów oraz współpracę międzyinstytucjonalną.
- ❖ Przytoczonych zapisów w pkt. 2 i 3 w tabeli zawartej w uzasadnieniu do projektowanego rozporządzenia MliR.

Brak notyfikacji przedmiotowego rozporządzenia MliR może prowadzić do błędów legislacyjnych, które jeśli wystąpią to mogą skutkować brakiem możliwości rozliczenia inwestycji kolejowych, współfinansowanych ze środków pomocowych UE. Należy przy tym dodać, że opóźnienia w implementacji do prawa krajowego unijnych przepisów z zakresu interoperacyjności, utrudniają projektowanie i realizację inwestycji kolejowych, w tym przede wszystkim inwestycji w obszarze infrastruktury kolejowej.

SKUTKI FINANSOWE DLA BUDŻETU PAŃSTWA

W uzasadnieniu do projektowanego rozporządzenia MliR (w pkt. 6 tabeli) podano, że rozporządzenie nie spowoduje obciążenia Budżetu Państwa, co nie wydaje się słuszną oceną. Biorąc pod uwagę zakres niezbędnych do wykonania prac organizacyjnych i proceduralnych, dla przyspieszenia tempa implementacji do prawa krajowego i praktyki gospodarczej regulacji z zakresu interoperacyjności systemu kolei, zachodzi konieczność zwiększenia przez Budżet Państwa wydatków na:

- ❖ Przygotowanie wdrożenie przez Polskie Centrum Akredytacji programów akredytacji dedykowanych dla sektora kolejowego.
- ❖ Rozbudowę potencjału kadrowego w Urzędzie Transportu Kolejowego dla zapewnienia sprawnej obsługi wszystkich procesów i podmiotów rynku kolejowego w obszarze złożonej problematyki interoperacyjności systemu kolei. Niezbędne są również nakłady na szkolenia.

Uwzględniając powyższe wyrażamy pogląd, że projektowane rozporządzenie MliR powinno przewidywać konieczność poniesienia przez Budżet Państwa wydatków, które są niezbędne



dla budowy w Polsce konkurencyjnego, w wymiarze interoperacyjności systemu kolei, rynku producentów i wykonawców na rzecz kolei a także przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej.

UWAGI SZCZEGÓŁOWE DO PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA

Uwzględnienie przedstawionych powyżej uwag i propozycji o charakterze systemowym powinno prowadzić do nowelizacji ustawy o tk, a następnie do przygotowania nowego rozporządzenia MliR w sprawie interoperacyjności systemu kolei.

Jeśli zaś idzie o przedłożony do konsultacji społecznych projekt rozporządzenia MliR to zgłaszamy do niego następujące opinie i uwagi szczegółowe.

- ❖ W par. 1, ust. 1 rozporządzenia słusznie proponuje się zmianę definicji pojazdu niezgodnego z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI). Definicja ta wymaga jednak dalszego dopracowania, w szczególności w zakresie odstępstw od obowiązków stosowania właściwego TSI.
- ❖ W par. 1, ust. 2 rozporządzenia proponuje się zmiany, które mogą być korzystne głównie dla przewoźników kolejowych. Celowym byłoby przy tym potwierdzenie, że przedmiotowa zmiana uwzględnia sytuację, w której nie będzie konieczne przeprowadzenie badania całościowego pojazdu kolejowego z uwagi na fakt, że pojazd był modernizowany częściowo, bądź też był dopuszczony do eksploatacji na terytorium innego państwa.
- ❖ W par. 1, ust. 3 rozporządzenia słusznie postuluje się aby system kolejowy nie powodował wytwarzanie niedopuszczalnego poziomu hałasu. Dobrze byłoby przy tym doprecyzować na podstawie jakich wymagań (decyzji, norm itp.) jest definiowany nadmierny poziom hałasu, celem zapobieżenia ryzyku dowolności interpretacji.
- ❖ Poprzez par. 1, ust. 4 rozporządzenia wprowadza się nowe, znacznie zmienione, brzmienie załącznika 3 do rozporządzenia. Oceniamy, że nowe brzmienie załącznika 3 stanowić może trudną do wdrożenia zmianę w procesach dopuszczania do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI. Proponujemy uwzględnić naszą opinię wyrażoną na wstępie, czyli sugestię skorzystania z regulacji zawartych w decyzji KE nr 2010/713/UE, poprzez odwołanie się w rozporządzeniu do modułów dla podsystemów wskazanych w tej decyzji.
- ❖ W projekcie rozporządzenia nie ma naszym zdaniem klarownej procedury dopuszczenia do eksploatacji pojazdów niezgodnych TSI przez podmioty niebędące ich producentami.
- ❖ W projekcie rozporządzenia należy dookreślić wymagania kompetencyjne dla podmiotów uprawnionych, które naszym zdaniem powinny dorównywać i być spójne z wymaganiami dla jednostek oceniających zgodność, określonych w prawie unijnym lub co najmniej równoważne wymaganiom określonym w prawie krajowym dla jednostek organizacyjnych.
- ❖ Wskazanie w przedmiotowym rozporządzeniu zamkniętego katalogu podmiotów uprawnionych i tym samym wykluczenie jednostek notyfikowanych ze zbioru podmiotów uprawnionych, jest nieprawidłowe.



UWAGI SZCZEGÓŁOWE DO PROJEKTU ZAŁĄCZNIKA 3 DO ROZPORZĄDZENIA.

Niniejszym zgłaszamy również następujące uwagi do zmienionego załącznika 3 do rozporządzenia, w szczególności do ust. 3 – zgodność z typem w oparciu o system zarządzania jakością produktu – Moduł C:

- ❖ W pkt. 3.3.2.2.1 proponujemy zmienić redakcję zdania o treści: „w odniesieniu do jakości produkcji” na „w odniesieniu do jakości produktów”.
- ❖ W pkt. 3.3.2.2.2 proponujemy usunąć wyrazy: „oraz częstotliwość ich przeprowadzania”, jako niepotrzebną przy zastosowanym ograniczeniu Systemu Zarządzania Jakością.
- ❖ W pkt. 3.3.2.2.4 proponujemy usunąć wyrazy: „osiągania wymaganej jakości pojazdu kolejowego oraz”, z powodów jak wyżej.
- ❖ W pkt. 3.3.3.1 proponujemy usunąć wyrazy: „z odpowiednimi wymaganiami normy krajowej wdrażającej zarządzanie jakością”, gdyż norma dotycząca SZJ stanowi jedynie przykład możliwy do zastosowania.
- ❖ W pkt. 3.3.3.4 proponujemy zmienić zastąpić wyrazy: „zapisów dotyczących systemu zarządzania jakością w odniesieniu do pojazdu kolejowego” na „oraz zapisów dotyczących kontroli końcowej i badania gotowych pojazdów kolejowych”.
- ❖ W pkt. 3.3.3.5 proponujemy zmienić redakcję na następującą: „W skład zespołu audytującego, podmiotu uprawnionego do przeprowadzenia badań w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, oceniającego system zarządzania jakością, powinny wchodzić osoby z doświadczeniem w zakresie systemów zarządzania jakością oraz co najmniej jedna osoba dysponująca także doświadczeniem w dziedzinie budowy, eksploatacji i badań pojazdów kolejowych, jak również (...)pojazdów kolejowych”.
- ❖ W pkt. 3.5.2 proponujemy z obecnej jego redakcji usunąć wyraz „produkcji”.

Przedkładając powyższe opinie, uwagi i propozycje Stowarzyszenie deklaruje gotowość włączenia się w prace nad jego ostateczną wersją, jak również nad przygotowaniem założeń do niezbędnej nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym.

Z poważaniem

Z poważaniem

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia