



L.dz. 779/2020

Warszawa, 17.01.2020

**Pan Kamil Wilde**

**Wiceprezes UTK**

*Szanowny Panie Prezesie*

W związku z udziałem przedstawicieli naszego Stowarzyszenia w pracach Grupy ds. przygotowania projektu wdrożenia postanowień dyrektyw tzw. filaru technicznego IV Pakietu Kolejowego zgłaszamy, w trybie roboczym pewne zagadnienia, wraz z wstępnymi propozycjami rozwiązań legislacyjnych, uznawane w naszym środowisku za konieczne do szczegółowego rozważenia w toku dalszych prac Grupy.

Szersze uzasadnienie naszych propozycji zostanie przedstawione na kolejnym spotkaniu Grupy lub wcześniej jeśli zostanie zgłoszona taka potrzeba.

**Do szczegółowego rozważenia proponujemy zatem:**

**1. zawarcie w przepisach** ustawowych, jednoznacznej tezy zgodnej ze strategią UE w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności, z której wynika że:

Systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do systemu kolei UE powinno w głównej mierze opierać się na zarządzaniu ryzykiem, a nie w oparciu o reguły (przepisy), czemu służyć ma wdrożenie i stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa (CSM), a w szczególności odnoszącej się do wyceny i oceny ryzyka (CSM RA).

Teza taka jest podstawą dla wszystkich europejskich rozwiązań regulacyjnych, zarówno ogólnych, jak i szczegółowych, dotyczącą zarówno rozwiązań systemowych, jak i proceduralnych, w tym certyfikacji bezpieczeństwa, procesów dopuszczania do eksploatacji oraz nadzoru nad bezpieczeństwem.

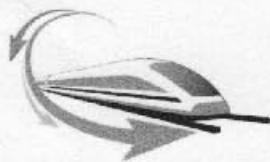
Odnosi się to do wszystkich obszarów tworzenia/projektowania, budowania, eksploatacji oraz utrzymywania i modernizowania systemu kolejowego.

W jednakowym stopniu dotyczy to aspektów technicznych, jak i organizacyjnych oraz operacyjnych i eksploatacyjnych.

Obecność zapisów dotyczących takiej zasady podejścia do zarządzania bezpieczeństwem wyznacza określoną linię interpretacyjną przepisów, przez co ułatwia nadzór nad bezpieczeństwem i rynkiem wyrobów i usług, zwłaszcza świadczonych w interesie społecznym.

Jest ona również pomocna w kształtowaniu i utrzymywaniu właściwych relacji pomiędzy podmiotami zaangażowanymi we wspólnie prowadzone przedsięwzięcia, w tym umożliwia obiektywny podział odpowiedzialności stron za ich własną działalność operacyjną.

Propozycję skonkretyzowanych zapisów - z odniesieniami do treści dokumentów UE - przedstawimy, jeśli propozycja tej zasady zostanie przyjęta.



## 2. Problemy definicyjne

- a) Uzasadnione jest usunięcie różnic w treści znaczeniowej terminów: **wypadek kolejowy** oraz **incydent**, jakie wciąż występują pomiędzy treścią Ustawy o TK a Dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa (starą i nową).

Skonkretyzowanie rozwiązania legislacyjnego wymaga porozumienia i uzgodnienia z innymi grupami.

- b) Problem terminologiczny natury ogólnej:

Czy treść znaczeniowa terminu: „**bezpieczeństwo ruchu kolejowego**” występujący w art. 10 ust. 1a - faktycznie wyczerpuje wszystkie aspekty bezpieczeństwa, które są przedmiotem regulacji w dyrektywie bezpieczeństwa?, lub - które powinny być przedmiotem uwagi/nadzoru Prezesa UTK?

Proponuje się rozszerzenie tego zapisu: (roboczo) przez dodanie: *i inne aspekty bezpieczeństwa będące przedmiotem regulacji w niniejszej ustawie.*

Możliwe, że formalnie powinno zostać wskazane jakie inne organy są właściwe dla innych aspektów bezpieczeństwa -nie związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym.

W szczególności dotyczy to również wymagania zasadniczego *bezpieczeństwo* ujętego w TSI PRM, tj. bezpieczeństwa związanego z zapewnieniem dostępności infrastruktury kolejowej dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się.

- c) Problem „tożsamości” *wprowadzenia do obrotu i wprowadzenia do eksploatacji*

Zapisy art. 25b sugerują taką „tożsamość”, co może prowadzić do błędnej interpretacji, że wyrób ze statusem *wprowadzony do obrotu* (np. innymi przepisami harmonizacyjnymi „*nowego podejścia*” niż dyrektywa kolejowa) **jest dopuszczony do eksploatacji** w kolejnictwie - co nie jest właściwe.

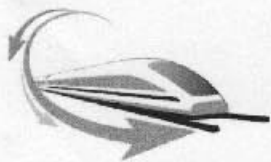
Pytanie czy obecny stan regulacyjny pozwala Prezesowi UTK prowadzić nadzór nad rynkiem wyrobów w całym zakresie rodzajowym i typologicznym, który jest ważny dla bezpieczeństwa systemu kolejowego?

Jeśli nie to konieczne jest zidentyfikowanie innych organów, które mając status wyspecjalizowanych w nadzorze działają w odniesieniu do wyrobów ważnych również dla kolejnictwa.

Jest oczywiste, że jednoznaczność w zakresie tych zagadnień wpływa na możliwość racjonalnego prowadzenia zarówno działań rozwojowych jak i nadzoru w kolejnictwie.

Na ten moment problem wydaje się drugoplanowy - ale w perspektywie istotnych zmian, jakie dotyczyć będą jednostek oceny zgodności i zwiększenia zakresu zadań prowadzonych bezpośrednio przez Agencję, poruszona kwestia powinna być w pełni uporządkowana.





### **3. Problem kompetencji i zasad funkcjonowania podmiotów, które mogą/będą mogły wykonywać funkcje lub zadania zarządcy infrastruktury, w związku z koniecznością wdrożenia przepisów dyrektywy 2012/34/UE**

Oczywistym jest, że podmioty, o których mowa, będą miały/mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego we wszystkich niemal aspektach.

Konieczne jest zatem, ustanowienie zasad/przepisów, które zapewnią, że ich działanie będzie determinowane wymaganiami nie „gorszymi” niż wymagania, jakie mają zastosowanie do zarządcy infrastruktury wg definicji.

Najprostszym rozwiązaniem jest nałożenie obowiązku autoryzacji bezpieczeństwa lub zobowiązanie do stosowania określonych rozwiązań w zakresie systemów zarządzania w tych podmiotach - odpowiednio do zakresu funkcji i zadań wykonywanych w zastępstwie IM i przy założeniu, że w pełni podlegają nadzorowi Prezesa UTK.

Skonkretyzowanie rozwiązań regulacyjnych wymaga przyjęcia politycznych założeń strategii regulacyjnej w tym zakresie, co nie powinno być wynikiem działania *ad hoc*.

Ponadto do rozważenia przedkładamy:

ustanowienie przepisu upoważniającego Prezesa UTK do „wydawania decyzji (na wnioski zarządcy infrastruktury) o konieczności lub braku konieczności uzyskania (w określonym zakresie) autoryzacji bezpieczeństwa przez podmioty, którym powierzone może być wykonanie określonych funkcji lub zadań zarządcy infrastruktury.

Kwestie powyższe wymagają pewnej dyskusji, ale propozycje zapisów legislacyjnych nie wydają się trudne.

Podmioty (*quasi IM*) powinny również zostać „dopisane” do grupy podmiotów zobowiązanych do zarządzania ryzykiem przez odpowiednie uzupełnienie treści art. 17b ustawy o tk.

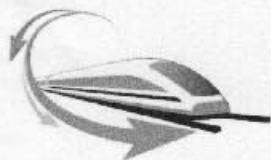
### **4. Problem kompletności katalogu podmiotów zobowiązanych do zarządzania ryzykiem zgodnie z rozporządzeniem KE 402/2013/UE**

W treści art. 17b nie wymieniono bezpośrednio *jednostek projektujących / projektanta*, jako podmiotów zobowiązanych, co jest przyczyną permanentnie powtarzających się nieporozumień i złych relacji pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w realizację szczególnie dużych przedsięwzięć inwestycyjnych.

Prostym, ale fatalnym efektem jest destrukcja zarówno procesów koordynacji projektów, jak i współpracy projektantów z wykonawcami.

Problemy interpretacyjne tego przepisu są podnoszone zarówno w przypadku „projektuj-buduj”, jak i w trybie „projektuj” - szczególnie, jeśli zadania projektowe realizowane są przez konsorcja.

Proponujemy doprecyzowanie tego art. poprzez dodanie do katalogu - podmiotów projektujących.



5. Problem braku podstaw formalnych do działań kontrolnych ze strony UTK w odniesieniu do podmiotów zobowiązanych do zarządzania ryzykiem w zakresie przestrzegania podstawowych zasad realizacji procesu oceny znaczenia zmiany, analizy ryzyka (wyceny i oceny ryzyka) oraz dokumentowania działań w tym zakresie - w całym okresie, do którego oceny i analizy są przypisane.

Ustanowienie przepisów regulujących ten aspekt nadzoru nad bezpieczeństwem będzie miał ogromny wpływ na zwiększenie zakresu praktycznego wdrożenia wspólnych metod bezpieczeństwa, w szczególności zarządzania bezpieczeństwem przez zarządzanie ryzykiem - tj. CSM RA, co wpłynie również, na jakość prowadzonych analiz i ogólny wzrost poziomu bezpieczeństwa.

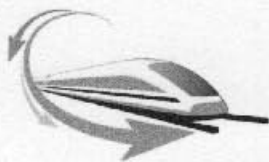
Z pewnością wpłynie na ograniczenie „plagi” *zmian nieznaczających*, i będzie środkiem dyscyplinującym w odniesieniu do wielu procesów koordynacji współpracy środowiskowej, co powinno wpłynąć na poprawę jakości i spójność dokumentacji szerokiego zastosowania - takich jak instrukcje, wytyczne, szablony, itp. - wprowadzanych często do stosowania bez powiadomienia o dokonaniu zmian bez konsultacji i uzgodnień.

W związku z powyższym, proponujemy uzupełnienie punktu 4) w art. 13 ust. 1a treścią:

„- kontrola stosowania przez podmioty zobowiązane wg art. 17b do stosowania CSM RA zgodnie z podstawowymi zasadami dokumentowania procesu, przestrzegania obowiązku wzajemnego informowania zainteresowanych stron, stosowania właściwych kryteriów oceny znaczenia zmiany oraz kompetencji członków zespołu oceny znaczenia zmiany.

Ponadto do rozważenia przedkładamy rozszerzenie kompetencji Prezesa UTK przez dodanie do ust. 3a następujących pozycji:

- \* „gromadzi informacje i monitoruje wysokość nakładów przeznaczanych na rzecz rozwoju i zarządzania bezpieczeństwem w systemie kolejowym, zarówno w zakresie podstawowej działalności operacyjnej podmiotów kolejowych, jak i w ich działaniach inwestycyjnych. Może żądać w tym zakresie od podmiotów rynku kolejowego informacji związanych.
- \* współpracuje z ośrodkami naukowo-badawczymi, zajmującymi się problematyką i rozwoju i eksploatacji krajowego systemu kolejowego, w szczególności w zakresie optymalizacji działań na rzecz bezpieczeństwa i rozwoju pozycji transportu kolejowego w krajowym systemie transportowym.
- \* monitoruje dostępność do norm i specyfikacji technicznych oraz innych dokumentów warunkujących wykonywanie prawa w zakresie spełniania wymagań związanych z bezpieczeństwem i rozwojem krajowego systemu kolejowego.
- \* prowadzi nadzór nad tzw. *ryzykami wspólnymi* pojawiającymi się na styku odpowiedzialności poszczególnych uczestników systemu kolejowego, w tym w ramach realizacji różnych, przenikających się, inwestycji kolejowych;



## 6. Inne problemy interpretacyjne

a) Zapisy art. 25k ust. 2

proponuje się doprecyzować w sposób następujący\_

*2. W przypadkach modernizacji podsystemu strukturalnego zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt wraz z ~~oceną znaczenia wprowadzanej zmiany~~, pełną dokumentacją analizy ryzyka i oceny bezpieczeństwa, przeprowadzoną zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.*

Z tym, że uznajemy, że korzystniej - z wielu względów, byłoby użycie w tym przypadku terminu przebudowy, a nie modernizacji.

Przedstawiając powyższe propozycje upoważniam jednocześnie Pana Krzysztofa Banaszka do ich szczegółowej prezentacji i uzasadnienia w toku dalszych prac.

Do wiadomości

Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa – Pan Tomasz Rurka

*Zgoda*

Prezes Stowarzyszenia

Józef Marek Kowalczyk