

PRAKTYCZNE ASPEKTY I WYMAGANIA FORMALNOPRAWNE POSTĘPOWAŃ O DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI DLA PODSYSTEMÓW STRUKTURALNYCH¹

Jędrzej Napieralski

INFRACERT TSI Sp. z o.o. Jednostka Notyfikowana nr
NB 2738, Kierownik ds. prawnych, e-mail: j.napieralski@infracert.com

Marcin Nowicki

INFRACERT TSI Sp. z o.o. Jednostka Notyfikowana nr
NB 2738, Dyrektor ds. Certyfikacji, e-mail: m.nowicki@infracert.com

Streszczenie. *Prowadzone w trybie art. 25e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj.: Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.) postępowanie w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego, stanowi na ogół ostatni etap procesu inwestycyjnego. W tym kontekście, efektywna realizacja tej procedury, zakończona wydaniem pozytywnej decyzji administracyjnej jest niezwykle istotna z punktu widzenia wykonawców inwestycji, coraz częściej odpowiedzialnych również za uzyskanie stosowanych zezwoleń i zgód administracyjnych. Niniejszy artykuł koncentrować się będzie na tych praktycznych aspektach formułowania wniosków, które zorientowane są na sprawną realizację tej procedury.*

Słowa kluczowe: *interoperacyjność, weryfikacja WE, zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji*

1. Wprowadzenie

Prowadzony obecnie na szeroką skalę proces modernizacyjny na polskiej kolei, zorientowany jest w dużej mierze na stopniowe i systematyczne wdrażanie interoperacyjności. Oznacza to, iż wydatkowanie unijnych środków dedykowanych inwestycjom infrastrukturalnym, wiąże się jednocześnie z koniecznością uwzględnienia w projektach modernizacyjnych wymagań Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI). Aktualnie obowiązujące specyfikacje przyjęte zostały na poziomie europejskim w formie rozporządzeń, a zatem aktów prawnych, znajdujących bezpośrednie zastosowanie, bez konieczności ich dodatkowej implementacji. Natomiast procedurą, w której dokonywana jest m.in. weryfikacja stopnia uwzględnienia zastosowania TSI do realizowanych inwestycji, jest prowadzone przed Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego (Prezesem UTK) postępowanie o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego.

¹ Wkład autorów w publikację: Napieralski J. 60%, Nowicki M. 40%

Pamiętać trzeba, o znaczeniu tej procedury. Jak stanowi bowiem art. 25 ust. 1 ustawy [8]: *Zarządcy i przewoźnicy kolejowi mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.* W konsekwencji, przyjęć należy, że eksploatacja (prowadzenie ruchu) na nowej, bądź zmodernizowanej linii, możliwe będzie dopiero w momencie uzyskania pozytywnej decyzji administracyjnej wydanej przez Prezesa UTK. W niniejszym artykule przedstawione zostaną te uwarunkowania prawne i praktyczne aspekty formułowania wniosków w tym zakresie, które umożliwić mogą sprawną realizację tej procedury.

2. Ustalenie obowiązku uzyskania zezwolenia

W modelowym ujęciu, przyjętym przez Ustawodawcę, postępowanie o wydanie Zezwolenia dla podsystemu, powinno być chronologicznie poprzedzone postępowaniem prowadzonym w trybie art. 25k ustawy [8], którego celem jest wydanie decyzji stwierdzającej, czy dla inwestycji po modernizacji niezbędne jest uzyskanie nowego Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Jak zapisano w przepisach ustawy z dnia 16 września sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230 poz. 1372), która weszła w życie 28 stycznia 2012 r.: *Podsystemy strukturalne eksploatowane w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy mogą być eksploatowane do momentu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji* (art. 2 ust. 3). W praktyce zapis ten oznacza, iż każda przeprowadzana później modernizacja powinna, co do zasady, wiązać się z wydaniem nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Art. 25k ust. 2 ustawy [8], adresowany jest do zarządcy infrastruktury bądź przewoźnika kolejowego i normuje dwa tryby postępowania. W przypadku **modernizacji**, którą Ustawodawca definiuje jako: *większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu* (art. 4 pkt 43 ustawy [8]), wymagane jest złożenie do Prezesa UTK wniosku o wydanie decyzji stwierdzającej, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji. W przypadku **odnowienia**, zdefiniowanego jako *większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć podsystemu* (art. 4 pkt 44 ustawy [8]), aktualizuje się jedynie obowiązek informacyjny i nie jest prowadzone formalne postępowanie administracyjne przed Prezesem UTK.

Zauważyć należy, iż granica pojęciowa między terminami *modernizacja* a *odnowienie* jest umowna i sprowadza się do kwestii całkowitych osiągnięć podsystemu. Na przykładzie podsystemu Infrastruktura, dla oceny charakteru inwestycji z tej perspektywy, odwołać się można do parametrów eksploatacyjnych przywołanych w pkt 4.2.1. TSI INF [2]. W punkcie tym określono, iż klasyfikacja linii pod względem rodzaju linii w oparciu o rodzaj ruchu, dokonywana jest przy uwzględnieniu następujących parametrów eksploatacyjnych: szerokość toru, nacisk osi,

prędkość na linii, długość pociągu, długość użytkowa pociągu. W konsekwencji przyjąć należy, iż jeżeli w ramach inwestycji poprawie ulegnie którykolwiek z przywołanych przez TSI INF [2] parametrów eksploatacyjnych, można mówić o modernizacji. Należy zauważyć jednak, iż dokonanie zgłoszenia inwestycji w trybie art. 25k ust. 3 ustawy [8], tj. jako odnowienia, nie wiąże się z jakimkolwiek wszczęciem formalnego trybu postępowania przed Prezesem UTK. Innymi słowy w polskiej ustawie [8], nie ma formalnej procedury, która stwarzałaby możliwość zakwestionowania dokonanej przez zgłaszającego kwalifikacji inwestycji jako odnowienia. Pamiętać jednak też trzeba o zapisach art. 25k ust. 1 ustawy [8], który stanowi, iż: *Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem dopuszczony do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.*

Co ciekawe, art. 20 dyrektywy 2008/57 [1] regulował tę kwestię w nieco inny sposób, przyjmując, iż zarówno w przypadku odnowienia jak i modernizacji podmiot zamawiający przekazuje państwu członkowskiemu, którego to dotyczy, dokumentację opisującą projekt. Po dokonaniu jej analizy i biorąc pod uwagę strategię wdrożenia wskazaną w stosownej TSI, podejmowana jest decyzja, czy zakres prac oznacza konieczność wydania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Wydaje się, że wyżej przywołany zapis art. 20 dyrektywy 2008/57 [1], interpretować należy jako intencję Prawodawcy Unijnego do uwzględniania wymogów TSI i systematycznego wdrażania interoperacyjności, również w przypadku realizacji prac mających charakter *odnowienia*.

Decyzja w trybie art. 25k ustawy [8], wydawana jest zasadniczo na podstawie trzech przesłanek: uwarunkowań technicznych, kryteriów bezpieczeństwa systemu kolei oraz strategii wdrożenia stosownej TSI. W praktyce postępowania przed Prezesem UTK **przesłanka uwarunkowań technicznych** weryfikowana jest na podstawie załączonej do wniosku dokumentacji opisującej projekt. Jeżeli dochodzi do podniesienia parametrów eksploatacyjnych (np. prędkości na linii) – co generalnie jest zasadą przy inwestycjach o charakterze modernizacyjnym – przesłanka ta przemawia za ustaleniem obowiązku uzyskania zezwolenia.

Kryterium bezpieczeństwa systemu kolei oceniane jest na podstawie raportu z oceny znaczenia zmiany sporządzanego dla inwestycji w oparciu o rozporządzenie 2013/402 [6]. Podkreślenia wymaga, iż nawet w przypadku dokonania oceny modernizacji jako *zmiany nieznaczącej* (co wydaje się być częstą praktyką spotykaną w tego typu raportach), kwalifikacja ta pozostaje bez wpływu na ocenę przesłanki kryteriów bezpieczeństwa systemu kolei w przedmiotowym postępowaniu. Innymi słowy, kryterium bezpieczeństwa systemu kolei może przemawiać za ustaleniem obowiązku zezwolenia również w przypadku określenia charakteru zmiany jako nieznaczącej, a przesłanka ta jest oceniana *a casu ad casum*.

Ostatnią z przesłanek w postępowaniu prowadzonym w trybie art. 25k jest **strategia wdrażania stosownej TSI**. Chronologicznie patrząc, jest to przesłanka najnowsza, bowiem wprowadzona na mocy ustawy z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1741), która we-

sza w życie z dniem 1 marca 2016 r. Docelowo zakres prac modernizacji powinien podlegać ocenie z perspektywy Krajowej Strategii Wdrażania Interoperacyjności dla właściwego podsystemu. Można przyjąć, że założenie to zrealizowane zostało częściowo. Przyjęty został Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (w wersji z czerwca 2017 r.), który może funkcjonować jako wyznacznik dla postępowań prowadzonych dla podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”. Jednak prace nad strategiami wdrażania interoperacyjności dla podsystemów „Infrastruktura” i „Energia” nie zostały, póki co, zwieńczone publikacją oficjalnego dokumentu przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Oznacza to, iż dla postępowań prowadzonych dla tych podsystemów, przesłanka strategii wdrażania interoperacyjności rozpatrywana jest przez pryzmat ogólnych zapisów zawartych w rozdziale 7 *Wdrażanie TSI „Infrastruktura”/ Wdrażanie TSI „Energia”*, zawartych w TSI INF [2], TSI PRM [3] i TSI ENE [4].

Podsumowując tę część artykułu, zauważyć należy, iż postępowanie w trybie art. 25k prowadzone powinno być na etapie projektu inwestycji, na co wskazują jednoznacznie użyte w treści tego artykułu takie sformułowania jak: *dokumentacja opisująca projekt, planowany zakres prac*. Okoliczność ta jest istotna, ponieważ w obrębie decyzji ustalającej obowiązek uzyskania zezwolenia, określany jest również zakres stosowania TSI właściwych dla modernizowanego podsystemu. Z kolei informacja o zakresie stosowania TSI powinna zostać uwzględniona przy planowaniu zakresu weryfikacji WE modernizowanego podsystemu, co podlega uzgadnianiu najczęściej między wykonawcą inwestycji a Jednostką Notyfikowaną. Wskazówką w tym zakresie, na przykładzie doświadczeń autorów artykułu – jest, aby w przypadku jakichkolwiek wątpliwości, co do wymaganego zakresu stosowania TSI (przede wszystkim w zakresie wymaganej ich „wersji”, w kontekście potencjalnie przyznanych *odstępstw od stosowania TSI*, czy spełniania przesłanki *zaawansowanego stanu inwestycji*), odwoływać się do aktualnie obowiązujących TSI. Rozwiązanie takie pozostaje w zgodzie z założeniami wskazanymi w art. 25d ust. 7 ustawy [8] i jest wskazane również z punktu widzenia postulatu wdrażania interoperacyjności w Polsce. Podejście takie można określić wykładnią na korzyść interoperacyjności.

Oczywistym jest natomiast, iż w przypadku budowy nowej linii (np. łącznicy), obowiązek złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji aktualizuje się niezależnie od tego, czy wydana została decyzja w trybie art. 25k. Z drugiej strony, brak złożenia wniosku o wydanie decyzji w trybie art. 25k, nie stanowi też w żadnym razie przesłanki negatywnej dla rozpatrzenia wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu. Jest to szczególnie istotne z perspektywy wykonawców modernizacji, coraz częściej odpowiedzialnych za uzyskanie w procesie inwestycyjnym stosownych zgód i zezwoleń (na podstawie zapisów zawartych w przyjmowanych dla projektowanych inwestycji dokumentach SIWZ). Trzeba w tym miejscu zwrócić uwagę, na zdecydowanie szerszy katalog podmiotów uprawnionych do złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu wskazanych w art. 25e ust. 2 ustawy [8], (*na wniosek zainteresowanego producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera,*

inwestora albo podmiotu zamawiającego); w stosunku do podmiotów uprawnionych do złożenia wniosku w trybie art. 25k ust. 2 ustawy [8] (*zarządca albo przewoźnik kolejowy*). Przykładowo oznacza to, iż producent podsystemu (wykonawca modernizacji), który jest odpowiedzialny za dopuszczenie podsystemu do eksploatacji, powinien rozważyć złożenie stosownego wniosku do Prezesa UTK, nawet w sytuacji, gdy inwestycja nie została objęta uprzednim wnioskiem w trybie art. 25k, na etapie projektowania inwestycji.

3. Wniosek o wydanie zezwolenia

Jak wskazywano wcześniej, wydanie przez Prezesa UTK Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego jest procedurą umożliwiającą eksploatację zmodernizowanej (nowej) linii kolejowej. Jak zostało to zdefiniowane w art. 4 pkt 36b ustawy [8], *zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji – dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania*.

Regulacja procedury wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego unormowana została w art. 25e ustawy [8] oraz w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu ws. interoperacyjności [5]. W dalszej części artykułu opisane zostaną wymagania formalne tej procedury, a także praktyczne aspekty adekwatnego formułowania tego typu wniosków.

W art. 25e ustawy [8] unormowane zostały przez Ustawodawcę dwa tryby postępowania o wydanie Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Za tryb podstawowy można uznać ten uregulowany w art. 25e ust. 3 ustawy [8], który wydanie zezwolenia przez Prezesa UTK uzależnia od załączenia do wniosku właściwie sporządzonej: Deklaracji weryfikacji WE podsystemu; Certyfikatu weryfikacji WE podsystemu; Dokumentacji przebiegu weryfikacji WE podsystemu oraz kopii dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzących w skład podsystemu. Postępowanie prowadzone w oparciu o taką dokumentację, sporządzoną na podstawie znajdujących zastosowanie TSI, określić można mianem *trybu europejskiego*.

A contrario, trybem szczególnym, możliwym do zastosowania tylko w przypadku spełnienia dodatkowych przesłanek (tj. *w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2-4 oraz art. 25f ust. 5 pkt 1 i 2 i ust. 6 pkt 1*, tj. przede wszystkim w przypadku, gdy dla danej inwestycji uprzednio przyznane zostało odstępstwo od stosowania TSI) jest postępowanie uregulowane w art. 25e ust. 3a, które można określić mianem *trybu krajowego*. Złożenie wniosku w tym zakresie, pozornie łatwiejsze z punktu widzenia wnioskodawcy, ponieważ wymaga przedłożenia jedynie kopii dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń

lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzących w skład podsystemu – stwarza jednak po stronie wnioskodawcy szereg dodatkowych uwarunkowań, które powinny być brane pod uwagę i opisane zostały poniżej.

Po pierwsze, tryb ten jest dedykowany zasadniczo dla inwestycji posiadających odstępstwo od stosowania TSI. Procedura składania wniosku o odstępstwo uregulowana została odrębnie w art. 25f ustawy [8]. Z punktu widzenia wnioskodawcy szczególnie istotny jest ustęp 6 tego artykułu, który uzależnia przyznanie/odmowę przyznania odstępstwa od wydania/nie wydania opinii przez Komisję Europejską, która powinna ustosunkować się do takiego wniosku w terminie 6 miesięcy. W praktyce oznacza to, iż postępowanie w tym zakresie trwać będzie co najmniej pół roku.

Po drugie, art. 25e ust. 3a został sformułowany w taki sposób, iż w ramach *trybu krajowego* **nie została wyłączona przesłanka wskazana w art. 25e ust. 1a pkt 1 ustawy** [8], która stanowi iż: *Podsystem strukturalny może być dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli: 1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi.* Powstaje zatem pytanie, w jaki sposób wnioskodawca powinien wykazać przesłankę zabudowy i instalacji podsystemu w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dot. interoperacyjności systemu kolei – skoro wymagania zasadnicze są uregulowane w dyrektywie 2008/57 [1] i właściwych TSI, a podmiotem dedykowanym do weryfikacji inwestycji w tym zakresie jest jednostka notyfikowana (której udział, teoretycznie, nie jest wymagany w ramach tego trybu).

Po trzecie wreszcie, trzeba pamiętać, iż jeżeli w skład podsystemu wchodzi składniki interoperacyjności objęte Deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, nie ma możliwości zastosowania *trybu krajowego*. W konsekwencji oznacza to, iż niezbędne jest w takim przypadku przeprowadzenie Weryfikacji WE i sporządzenie Deklaracji WE podsystemu. Okoliczność ta nabiera szczególnego znaczenia zwłaszcza w podsystemie Infrastruktura, w którym powszechnie stosowane są typy budowli (szyny, podkłady, systemy przytwierdzeń) dopuszczone do eksploatacji w oparciu o deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

Natomiast jeżeli przyjąć za ogólny wyznacznik postępowań odnoszących się do zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji, prymat wdrażania interoperacyjności w polskim systemie kolejowym, niewątpliwie postulowane i najbardziej optymalne wydaje się być wnioskowanie w trybie art. 25 ust. 3 ustawy [8]. Procedura ta, przeprowadzana z udziałem jednostki notyfikowanej, w oparciu o sporządzoną przez ten podmiot Dokumentację przebiegu weryfikacji WE oraz wydany Certyfikat weryfikacji WE, stanowi w tym kontekście rękojmię adekwatnej weryfikacji spełnienia przez podsystem wymagań zasadniczych określonych we właściwych TSI.

Regulacja ustawowa procedury, doprecyzowana została w rozporządzeniu [5]. Jak wskazano w Uzasadnieniu do projektu ustawy z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1152), druk sejmowy Nr 1407: *przepisy prawa Unii Europejskiej przewidują, że zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji jest wymagane w odniesieniu do wszystkich części systemu kolei: linii TEN-T i linii poza TEN-T, zarówno linii kolei dużych prędkości, jak i kolei konwencjonalnych, oraz podsystemów składających się na pojazdy poruszające się po takich liniach (...).*

Z punktu widzenia podmiotu wnoszącego o dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, szczególnie istotny jest § 8 rozporządzenia [5], który traktować należy jako swoistą *check-listę*. W ustępie pierwszym tego paragrafu określono wymagane zapisy Deklaracji weryfikacji WE, natomiast ustęp drugi określa katalog niezbędnej dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE. Postulowanym działaniem jest sporządzanie dokumentów na potrzeby składanego wniosku zgodnie z wytycznymi określonymi w § 8 rozporządzenia [5]. Praktyka pokazuje, że pominięcie, nawet wydawałoby się drugorzędne zapisu deklaracji, jak np. numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej, która przeprowadziła procedurę weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami (§ 8 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia [5]), skutkować może skierowaniem do wnioskodawcy wezwania do uzupełnienia braków formalnych wniosku, skierowanego w trybie art. 64 § 2 k.p.a. [7]. Wśród innych braków wniosku, które mogą zostać zaliczone do tej kategorii błędów, występują m.in. dokumenty podpisane przez osoby nieuprawnione do reprezentacji zgodnie z KRS właściwym dla danego podmiotu, pominięcie zapisu w deklaracji o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach w eksploatacji, czy nieprzedstawienie wykazu składników interoperacyjności zawartych w podsystemie.

Osobną kategorię błędów stanowią wszelkie braki związane z nieadekwatną formą załączonych do wniosku dokumentów. Wprowadzony w art. 13a ust. 1 ustawy [8] wymóg uwzględniania w ramach postępowania przed Prezesem UTK procedury unormowanej w k.p.a. [7], obliuguje wnioskodawców do respektowania tych przepisów. W szczególności oznacza to respektowanie wymogu przewidzianego w art. 76a § 2 k.p.a. [7], który stanowi, iż: *Zamiast oryginału dokumentu strona może złożyć odpis dokumentu, jeżeli jego zgodność z oryginałem została poświadczona przez notariusza albo przez występującego w sprawie pełnomocnika strony będącego adwokatem, radcą prawnym, rzecznikiem patentowym lub doradcą podatkowym.* Częstym błędem w tego typu postępowaniach jest przedstawianie dokumentów z pieczętką „za zgodność z oryginałem” i podpisem osoby, która nie jest występującym w sprawie pełnomocnikiem strony będącym adwokatem, radcą prawnym, rzecznikiem patentowym lub doradcą podatkowym. Nie spełnia wymogów tego przepisu również dokument poświadczony za zgodność z oryginałem przez radcę prawnego, lecz nieustanowionego w sprawie jako pełnomocnik wnioskodawcy.

Nową regulacją w zakresie poświadczania za zgodność przedkładanych w postępowaniu dokumentów jest wprowadzony ustawą z dnia 7 kwietnia 2017 r.

o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r. poz. 935) – która weszła w życie 1 czerwca 2016 r. – w artykule 76a nowy § 2b, który stanowi: *Upoważniony pracownik organu prowadzącego postępowanie, któremu został okazany oryginał dokumentu wraz z odpisem, na żądanie strony, poświadczają zgodność odpisu dokumentu z oryginałem. Poświadczenie obejmuje podpis pracownika, datę i oznaczenie miejsca sporządzenia poświadczenia, a na żądanie strony, również godzinę sporządzenia poświadczenia. Jeżeli dokument zawiera cechy szczególne (dopiski, poprawki lub uszkodzenia), należy stwierdzić to w poświadczeniu.* Jak wskazano w uzasadnieniu do tej nowelizacji: *Dzięki temu rozwiązaniu strona nie będzie narażona na dodatkowe koszty uzyskania urzędowo poświadczonych odpisów, odpisów lub wypisów aktów notarialnych i tym podobnych dokumentów, które mogą być potrzebne w postępowaniu administracyjnym.* Rozwiązanie to jest stosunkowo nowe, w konsekwencji praktyka jego wykorzystania nie jest jeszcze rozwinięta, niewątpliwie jest to jednak rozwiązanie, którego zastosowanie wnioskodawcy mogą rozważyć.

Z punktu widzenia podmiotu wnioskującego o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji istotny jest natomiast zapis art. 25e ust. 4a ustawy [8], który stanowi, iż *Dokumentacja wymieniona w ust. 3 pkt 3 (tj. dokumentacja przebiegu weryfikacji WE) podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.* Zapis ten wprowadzony na mocy nowelizacji dokonanej ustawą z dnia 15 stycznia 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 200), która weszła w życie 25 lutego 2015 r., uzasadniony został następująco: *Projektowana zmiana art. 25e dodająca nowy ustęp 4a ma na celu doprecyzowanie, iż przekazana Prezesowi UTK dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem spójności oraz kompletności, co potwierdzi jednoznacznie, że Prezes UTK w ramach swoich ustawowych kompetencji, nie powinien powielać czynności weryfikacyjnych w stosunku do dokumentacji przebiegu weryfikacji WE, które zostały już dokonane przez jednostki notyfikowane lub jednostki wyznaczone, posiadające stosowne w tym zakresie uprawnienia i specjalistyczną wiedzę. (...) Należy uznać, że precyzyjne rozgraniczenie ról jednostek notyfikowanych i jednostek wyznaczonych od roli Prezesa UTK jest istotną wartością z punktu widzenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i z punktu widzenia sprawności i przejrzystości procesu dopuszczania do eksploatacji.* (Uzasadnienie do projektu ustawy z dnia 15 stycznia 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 200), Druk Sejmowy Nr 2791.

Powyższe w praktyce oznacza, iż dokumentacja sporządzana przez jednostkę notyfikowaną i przedłożona w postępowaniu nie powinna podlegać dalszej weryfikacji, niż wynika to z konieczności dokonania oceny formalnoprawnej w oparciu o przepisy k.p.a. [7]. Z tego punktu widzenia kierowane w postępowaniu wezwania do strony, odnoszące się do Dokumentacji przebiegu weryfikacji WE, powinny być motywowane potrzebą uzupełnienia dokumentacji pod kątem kompletności, dalej idąca merytoryczna ocena może budzić wątpliwości z punktu widzenia założeń przyjętych przez Ustawodawcę.

4. Podsumowanie

Proces wdrażania interoperacyjności realizowany powinien być równolegle do prowadzonej modernizacji polskiego systemu kolei. W tym kontekście efektywnie przeprowadzona procedura dopuszczania do eksploatacji podsystemu strukturalnego pozwala zoptymalizować też proces zamykania inwestycji i wprowadzania podsystemu do eksploatacji. Pamiętać też trzeba, o możliwości stworzonej przez Ustawodawcę w art. 25e ust. 1b ustawy [8], gdzie zapisano, iż: *W przypadku podsystemu strukturalnego, który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany na parametrach technicznych i eksploatacyjnych sprzed jej rozpoczęcia do czasu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, jednak nie dłużej niż przez okres 9 miesięcy od zakończenia modernizacji. Szczegółowe zasady i warunki tej eksploatacji zarządca określa w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem.* Przepis ten wprowadził konstrukcję tzw. eksploatacji tymczasowej. W uzasadnieniu do ustawy z dnia 7 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1257), która weszła w życie 31 sierpnia 2016 r., motywując jego wprowadzenie wskazywano, że przepis ten umożliwić ma eksploatację podsystemu, przed zakończeniem pracy przez Jednostkę Notyfikowaną i przeprowadzeniem postępowania administracyjnego przez Prezesa UTK.

Wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji, powinno być postrzegane w kategoriach ogólnego paradygmatu wdrażania interoperacyjności w polskim systemie kolei. Aspekt ten zyskuje szczególnie na znaczeniu, z uwagi na współfinansowanie inwestycji modernizacyjnych ze środków unijnych. W tym kontekście zastosowanie TSI dla inwestycji, warto poddać również weryfikacji WE przeprowadzanej przez Jednostkę Notyfikowaną, która jest jedynym pomiotem uprawnionym do weryfikacji spełniania przez podsystem wymagań zasadniczych.

W artykule zaprezentowane zostały podstawowe uwarunkowania prawne ustawy [8], regulujące kwestie o dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, a także te aspekty praktyczne składania wniosków w tym zakresie, które mogą umożliwić sprawną realizację procedury. Pamiętać trzeba jednak, że decyzja o wydaniu Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego jest decyzją leżącą we właściwości Prezesa UTK i jak się wydaje, przyjąć należy, że ma charakter uznaniowy.

Bibliografia

- [1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. U. L 191 z 18 lipca 2008 r., z późn. zm.).
- [2] Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu

- „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., s.1).
- [3] Rozporządzenie Komisji (UE) z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się Nr 1300/2014 (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 110).
- [4] Rozporządzenie Komisji (UE) z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii Europejskiej Nr 1301/2014 (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 1).
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2017 r. poz. 934).
- [6] Rozporządzenie Wykonawczego Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L Nr 121 z 3 maja 2013 r., s. 8).
- [7] Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257).
- [8] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.).