



Znak sprawy: DTK-4.0530.5.2021.JL.2

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o *petycjach* (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że postulat zawarty w punkcie 11 pisma z dnia 29 kwietnia 2021 r. (otrzymanego przez MI w dniu 8 lipca 2021 r.) w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego (dotyczący m.in. bezpodsypkowej nawierzchni kolejowej oraz systemu mocowania szyn) został uznany jako bezzasadny.

UZASADNIENIE

Ministerstwo Infrastruktury rozpatrzyło pismo zatytułowane „PETYCJA nr 2021-02” w interesie publicznym (zgodnie z art. 6 ust 2 ustawy o petycjach) w zakresie pkt. 11 leżącego we właściwości resortu.

Postulat dotyczył:

Niezwłocznego wspólnego z Głównym Inspektorem Budownictwa oraz Ministerstwem Infrastruktury podjęcia skutecznych działań legislacyjnych jednoznacznie zobowiązujących do uzyskania krajowej oceny technicznej dla każdego obiektu będącego elementem nawierzchni szynowej, bez względu na technologię jego wykonania, o ile podlega ona certyfikacji WE lub innemu procesowi weryfikacji opisanemu we właściwych TSI.

Mając na uwadze powyższe wyjaśniam, że dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie *interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej* (Dz.U. UE L 138 z 26.5.2016, str. 44–101) ustanawia w tym zakresie przepisy.

Dyrektywa odnosi się do technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), które określają wszystkie warunki, jakie muszą spełniać składniki interoperacyjności i podsystemy, a także procedury, jakie należy stosować przy ocenie zgodności składników interoperacyjności i ich przydatności do stosowania oraz weryfikacji WE podsystemów.

Rozpatrując kwestię elementów nawierzchni szynowej jako składniki interoperacyjności zgodnie z pkt 5.2. rozporządzenia 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, z późn. zm.) (dalej: TSI INF) uznaje się tylko elementy tj.: szyny, systemy przytwierdzeń oraz podkłady, niezależnie od tego, czy są to poszczególne części składowe, czy podzespoły toru.

Ponadto w myśl ww. przepisu TSI INF szyny, przytwierdzenia i podkłady stosowane na krótkich odcinkach toru do szczególnych celów, na przykład na rozjazdach i skrzyżowaniach, w urządzeniach kompensujących rozszerzalność toru, płytach przejściowych i budowlach specjalnych, nie są uznawane za składniki interoperacyjności.

W związku z powyższym wyjaśnić należy, że w przypadku ww. podsystemu strukturalnego „Infrastruktura” Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (dalej: Agencja) w oficjalnym wystąpieniu z 3 marca 2021 r. wskazała, że niedopuszczalne jest (poza przypadkami szczególnymi i punktami otwartymi) stosowanie krajowych przepisów technicznych na sieci kolejowej objętej obowiązkiem stosowania TSI.

Agencja wskazała jednocześnie, że zarządzanie aspektami podsystemu nieuregulowanymi w TSI INF należeć powinno do kompetencji zarządcy infrastruktury w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Przyjęcie stanowiska Agencji oznacza brak wymagań w Liście Prezesa UTK dla podsystemu „Infrastruktura” (dot. listy ogłoszonej w dniu 28 czerwca 2021 r. w biuletynie Ministerstwa Infrastruktury), zarówno na poziomie podsystemu, jak i poszczególnych budowli objętych do tej pory obowiązkiem uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, które nie są określone w TSI INF jako składniki interoperacyjności, a w ramach przeprowadzonej budowy, modernizacji lub odnowienia zostały zabudowane na sieci kolejowej objętej obowiązkiem stosowania TSI.

Powyższe oznacza, że na sieci kolejowej objętej obowiązkiem stosowania TSI (a przez to również objętych obowiązkiem uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu na podstawie art. 25e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.)) nie można wymagać tego, aby budowle, które nie są składnikami interoperacyjności zabudowane na tych liniach podlegały obecnej procedurze oceny zgodności, tj. certyfikacji przeprowadzanej przez jednostki organizacyjne, o których mowa w art. 22g ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, a także sporządzenia deklaracji zgodności z typem przez podmiot uprawniony.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, należy uznać wniosek zawarty w punkcie 11 za bezzasadny.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ww. ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z up. Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu