

Michał Zięba*

Wybrane zagadnienia formalno-prawne związane z implementacją dyrektywy w sprawie interoperacyjności oraz dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej
- III. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei
- IV. Przesunięcie wejścia w życie filaru technicznego IV pakietu kolejowego
- V. Najważniejsze zmiany proceduralne i możliwe kolizje z przepisami krajowymi
- VI. Wyzwanie stojące przed wnioskodawcami i Krajową Władzą Bezpieczeństwa

Streszczenie

Niniejszy artykuł przedstawia wybrane zagadnienia związane z implementacją dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej oraz dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei do krajowego porządku prawnego. Ze względu na konieczność stosowania przez organy administracji bezpośrednio skutecznych aktów prawa pochodnego Unii Europejskiej, które wchodzą w zakres filaru technicznego IV pakietu kolejowego, dochodzić może do konieczności rozstrzygnięcia przez te organy kolizji z prawem krajowym, które nie zostało dotychczas dostosowane do rozwiązań unijnych. Do momentu pełnego dostosowania polskiej legislacji do uregulowań IV pakietu kolejowego niezbędne będzie stosowanie reguł kolizyjnych zapewniających pierwszeństwo stosowania prawa Unii Europejskiej (w tym przypadku rozporządzeń wykonawczych) przed prawem krajowym. Będzie to stanowić wyzwanie dla Krajowej Władzy Bezpieczeństwa i może prowadzić do powstania różnego rodzaju ryzyka prawnego po stronie wnioskodawców.

Słowa kluczowe: Punkt Kompleksowej Obsługi; One Stop Shop; IV pakiet kolejowy; jednolity certyfikat bezpieczeństwa; zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego; dyrektywa 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei; dyrektywa 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa; Agencja Kolejowa Unii Europejskiej.

JEL: K23

* Radca prawny; partner w Kancelarii Prawnej Elżanowski Cherka & Wąsowski; w latach 2015–2018 dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego w UTK; były przedstawiciel Polski w Radzie Administracyjnej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i grupie NSA Network, ekspert Polskiego Centrum Akredytacji, ekspert Komisji Europejskiej w ramach programu *Twining* dla Ministerstwa Transportu Ukrainy.

I. Wprowadzenie

Implementacja filaru technicznego IV pakietu kolejowego stanowi kluczowe wyzwanie krajowego prawodawcy i powinna zostać dokonana najpóźniej do 31 października 2020 roku. Część przepisów składających się na filar techniczny IV pakietu kolejowego stanowi bezpośrednio stosowane akty prawne w postaci rozporządzeń wykonawczych Komisji Europejskiej, które będą stosowane wprost – począwszy od 1 listopada 2020 roku.

Przykładami bezpośrednio stosowanych przepisów prawa pochodnego Unii Europejskiej są dwa rozporządzenia Komisji Europejskiej będące ważnymi elementami filaru technicznego IV pakietu kolejowego. Pierwsze z nich określa tryb działania organów rozpatrujących wnioski o wydanie zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego¹ (dalej: praktyczne uzgodnienia dla pojazdów kolejowych) natomiast drugie z nich określa tryb wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych² (dalej: praktyczne uzgodnienia dla jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa). Bezpośrednie stosowanie rozporządzeń wykonawczych Komisji Europejskiej powodować będzie konieczność rozstrzygnięcia przez organy administracji (w Polsce – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego; dalej: Prezes UTK) potencjalnych kolizji na styku prawa Unii Europejskiej z prawem krajowym.

Zasadnicze rozwiązania prawne składające się na filar techniczny IV pakietu kolejowego zawarte są jednak w dyrektywie 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa³ oraz w dyrektywie 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei⁴, które wymagają implementacji do krajowego porządku prawnego. Wśród aktów prawa pochodnego, istotne znaczenie mają również wydawane przez instytucje UE rozporządzenia wykonawcze, decyzje, zalecenia i opinie (Miedzińska, 2016, s. 96). Na mocy dyrektywy 2020/700⁵ termin wejścia w życie filaru technicznego IV pakietu kolejowego został przesunięty z 16 czerwca 2020 r. na 31 października 2020 r., ze względu na stan epidemii wywołany wirusem SARS CoV-2.

II. Dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej

Dyrektywa 2016/797 w sprawie interoperacyjności z 2016 r. zastąpiła dotychczas obowiązującą dyrektywę 2008/57/WE ogłoszoną w 2008 roku⁶. Dyrektywa ta bardzo szeroko określa swój zakres zastosowania, powodując, że obecnie idea zapewnienia interoperacyjności obejmować będzie swoim zasięgiem następujące elementy systemu kolei w Unii Europejskiej:

¹ Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z 4.04.2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. U. UE 2018 L 90/66); dalej: rozporządzenie 2018/545/UE.

² Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z 9.04.2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. U. UE 2018 L 129/49); dalej: rozporządzenie 2018/763/UE.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z 11.05.2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. U. UE 2016 L 138/102); dalej: dyrektywa 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z 11.05.2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. U. UE 2016 L 138/44); dalej: dyrektywa 2016/797 w sprawie interoperacyjności.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z 25.05.2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji (Dz. U. UE 2020 L 165/27); dalej: dyrektywa 2020/700.

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z 17.06.2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. U. UE 2008 L 191/1); dalej: dyrektywa 2008/57/WE.

- 1) w zakresie sieci kolejowej:
 - a) nowo wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h;
 - b) zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h;
 - c) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do warunków; ta kategoria obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywni itp., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną;
 - d) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego;
 - e) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego);
 - f) konwencjonalne linie przewidziane na potrzeby przewozów towarowych;
 - g) pasażerskie węzły przesiadkowe;
 - h) towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi;
 - i) linie łączące powyższe elementy;
- 2) w zakresie pojazdów kolejowych:
 - a) lokomotywy i tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczną, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczną oraz wagony pasażerskie;
 - b) wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;
 - c) pojazdy specjalne, takie jak maszyny torowe.

Dyrektywa 2016/797 w sprawie interoperacyjności określiła warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby zapewnić interoperacyjność pomiędzy systemami kolejowymi państw członkowskich, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa kolejowego określonych w dyrektywie 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa.

Postanowienia dyrektywy 2016/797 w sprawie interoperacyjności, co do zasady dotyczą: projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych czy zdrowotnych personelu biorącego udział w procesach eksploatacji i utrzymania podsystemów strukturalnych. Dyrektywa dotyczy zatem zarówno podsystemów strukturalnych, jak i podsystemów funkcjonalnych systemu kolei.

Najważniejszymi zmianami w stosunku do obowiązującej dotychczas dyrektywy 2008/57/WE są:

- 1) wprowadzenie instytucji preautoryzacji ERTMS udzielanej przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej;
- 2) nowa kompetencja Agencji Kolejowej Unii Europejskiej do rozpatrywania wniosków o wydanie zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji po sieciach kolejowych w dwóch lub większej ilości państw członkowskich UE.

III. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei

Dyrektywa 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa ma na celu zapewnienie rozwoju i doskonalenia bezpieczeństwa systemu kolei w UE oraz poprawienie dostępu do rynku dla usług transportu kolejowego. Celami szczegółowymi dyrektywy 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa, które powielają się częściowo z celami dotychczas obowiązującej dyrektywy 2004/49/WE⁷ są:

- 1) harmonizacja struktury regulacyjnej w państwach UE;
- 2) określenie odpowiedzialności aktorów procesu przewozowego;
- 3) rozwijanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), które docelowo zastąpią przepisy krajowe z zakresu bezpieczeństwa (*National Safety Rules*);
- 4) ustalanie zasad wydawania, przedłużania, zmiany i ograniczania lub cofania certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;
- 5) wymóg ustanowienia dla każdego państwa członkowskiego krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz organu dochodzeniowego badającego wypadki i incydenty;
- 6) określenie wspólnych zasad zarządzania bezpieczeństwem kolei, jego regulacji i nadzoru.

Najważniejszą zmianą, w stosunku do obowiązującej dotychczas dyrektywy 2004/49/WE jest wprowadzenie instytucji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, który zastąpi dotychczasowe certyfikaty bezpieczeństwa wydawane dla przewoźników kolejowych w części A i w części B. Warto dodać, że w przypadku przewoźników kolejowych, którzy zamierzają poruszać się po sieci kolejowej w dwóch lub większej ilości państw członkowskich to Agencja Kolejowa Unii Europejskiej będzie (jedynym) organem właściwym do rozpatrywania wniosków o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa.

Kolejną istotną zmianą jaką pośrednio wprowadza dyrektywa 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa jest nałożenie obowiązku certyfikacji systemu zarządzania utrzymaniem w organizacjach pełniących funkcję podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (*Entity in Charge of Maintenance* – ECM) dla pojazdów innych niż wagony towarowe. Pełne wdrożenie tej zasady nastąpi dopiero od 16 czerwca 2022 roku. Jednak już począwszy od 1 listopada 2020 r. podmioty takie mają możliwość ubiegania się o wydanie certyfikatu ECM przez Prezesa UTK. Bezpośrednią podstawą prawną do uzyskania certyfikatu ECM od 1 listopada 2020 r. jest rozporządzenie 2019/779/UE⁸.

IV. Przesunięcie wejścia w życie filaru technicznego IV pakietu kolejowego

Jak wynikało z pierwotnego brzmienia dyrektywy 2016/797 w sprawie interoperacyjności i dyrektywy 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa, termin implementacji tych dyrektyw do krajowych porządków prawnych został przewidziany na 16 czerwca 2019 roku. Zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy 2016/797 w sprawie interoperacyjności i art. 33 ust. 2 dyrektywy 2016/798 w sprawie

⁷ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. U. UE 2004 L 164/44); dalej: dyrektywa 2004/49/WE.

⁸ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16.05.2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. U. UE 2019 L1 139/360).

bezpieczeństwa państwa członkowskie miały jednak możliwość przedłużenia okresu transpozycji o rok. Polska była jednym z siedemnastu państw członkowskich, które zdecydowały się na wydłużenie terminu implementacji ww. dyrektyw do 16 czerwca 2020 roku.

Ze względu jednak na nadzwyczajną i nieprzewidywalną sytuację spowodowaną epidemią COVID-19, w ocenie prawodawcy unijnego część państw członkowskich napotykała przeszkody w zakończeniu prac legislacyjnych w wyznaczonym terminie transpozycji, tj. do 16 czerwca 2020 roku. Chcąc wyeliminować niepewność prawa dla sektora transportu kolejowego i uniknąć szkodliwych skutków, prawodawca unijny zdecydował się przyjąć dyrektywę 2020/700, przesuwając maksymalny termin implementacji IV pakietu kolejowego na 31 października 2020 roku. Podkreślić również należy, że dyrektywa 2020/700 niejako opóźniła termin wejścia do stosowania rozporządzeń wykonawczych, takich jak np. praktyczne uzgodnienia dla pojazdów kolejowych (rozporządzenie 2018/545/UE) czy praktyczne uzgodnienia dla jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa (rozporządzenie 2018/763/UE), tj. określiła termin maksymalny do 31 października 2020 roku.

V. Najważniejsze zmiany proceduralne i możliwe kolizje z przepisami krajowymi

Mając na uwadze, że w momencie sporządzania niniejszego artykułu proces legislacyjny projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym stanowiący implementację do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2016/797 w sprawie interoperacyjności i dyrektywy 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa znajduje się w dalszym ciągu na etapie uzgodnień międzyresortowych i z pewnością nie zostanie zakończony do 31 października 2020 r., wskazać należy, że w swoistym okresie przejściowym zaistnieje konieczność stosowania przez Prezesa UTK reguł wykładni prawa w postaci zasady interpretacji prawa krajowego w zgodzie z prawem UE, czyli tzw. wykładni prounijnej (Leszczyński, 2019, s 190).

Do najważniejszych możliwych kolizji w stosowaniu przepisów prawa krajowego i prawa Unii Europejskiej może dojść w następujących obszarach:

- 1) forma składania wniosku o wydanie zezwolenia o wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego i wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w sytuacji, gdy przepisy k.p.a. przewidują, co do zasady, pisemność postępowania administracyjnego, natomiast rozporządzenie 2018/545/UE i rozporządzenie 2018/763/UE przewiduje wykorzystanie platformy elektronicznej One Stop Shop do komunikacji wnioskodawcy z Krajową Władzą Bezpieczeństwa; komunikacja ta już od 1 listopada 2020 r. odbywać się będzie w sposób elektroniczny za pośrednictwem platformy One Stop Shop;
- 2) prawo do składania dokumentów w postępowaniach administracyjnych prowadzonych za pośrednictwem platformy One Stop Shop jako kopii (np. skanu kserokopii), bez konieczności poświadczenia tych dokumentów za zgodność z oryginałem w sposób przewidziany w k.p.a. (dotyczy obecnych uregulowań dotyczących składania wniosków w wersji papierowej);
- 3) zestaw wymaganych przepisami załączników dołączanych do wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu; dotychczasowy wykaz załączników do wniosku określony w ustawie o transporcie kolejowym⁹ i w rozporządzeniu w sprawie interoperacyjności¹⁰

⁹ Ustawa z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. 2020, poz. 1043).

¹⁰ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 21.04.2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2017, poz. 934).

zostaje zastąpiony postanowieniami rozporządzenia 2018/545/UE w sprawie uzgodnień praktycznych dla pojazdów kolejowych;

- 4) odmienne są terminy rozpatrywania niektórych kategorii spraw przez Prezesa UTK; jako przykład wskazać można sprawy w przedmiocie wydania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego, w którym to przypadku praktyczne uzgodnienia w sprawie pojazdów przewidują dłuższy termin na rozpatrzenie wniosku o wydanie pierwszego zezwolenia niż przepisy ustawy o transporcie kolejowym;
- 5) brak umocowania w krajowych przepisach dotyczących transportu kolejowego instytucji „wsparcia przygotowawczego”, która stanowić będzie część postępowania administracyjnego polegającą na wiążących dla organu ustaleniach z wnioskodawcą na temat zastosowania właściwych przepisów i norm technicznych; „wsparcie przygotowawcze”, w świetle praktycznych uzgodnień, będzie niejako zinstytucjonalizowanym doradztwem ze strony Krajowej Władzy Bezpieczeństwa (lub Agencji Kolejowej UE) na rzecz wnioskodawcy, którego czas trwania będzie miał wpływ na wysokość opłaty uiszczanej przez wnioskodawcę po zakończeniu procesu; Podkreślić jednak należy, że instytucja ta nie jest znana obecnie na gruncie przepisów regulujących tryb prowadzenia postępowań administracyjnych w Polsce i jej funkcjonowanie w praktyce może budzić pewne wątpliwości prawne;
- 6) tryb składania przez wnioskodawcę odwołania od niekorzystnej decyzji Prezesa UTK (np. decyzji odmownej w sprawie wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa) oraz tryb wprowadzania zmian w decyzji i zezwoleniu w formie przewidzianej w k.p.a.; w przypadku wydania przez Prezesa UTK decyzji negatywnej, w sytuacji braku wejścia w życie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym zachodzić mogą poważne wątpliwości, jakie przepisy należy stosować w zakresie trybu odwoławczego od takich decyzji.

VI. Wyzwanie stojące przed wnioskodawcami i Krajową Władzą Bezpieczeństwa

Na początku rozważań należy wskazać, że praktyczne uzgodnienia dla pojazdów oraz praktyczne uzgodnienia dla jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa stanowią akt prawa pochodnego Unii Europejskiej i wiążą w całości oraz są bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. Zasada wyrażona w każdym z tych rozporządzeń wykonawczych wynika z prawa pierwotnego Unii Europejskiej, tj. Traktatu z Lizbony zmieniającego Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską¹¹ (Leszczyński, 2019, s. 192). Z zasadą bezpośredniego skutku rozporządzeń wydawanych przez organy Unii Europejskiej wiąże się również zasada pierwszeństwa prawa UE nad prawem krajowym. Zasada pierwszeństwa (lub zasada prymatu, nadrzędności, supremacji), podobnie jak większość zasad określających cechy prawa UE, została wykształcona w orzecznictwie TSUE. Jest ona jedną z najważniejszych zasad określających stosunek prawa unijnego do prawa wewnętrznego państw członkowskich. Stanowi regułę kolizyjną, która w przypadku kolizji prawa unijnego i krajowego pozwala rozstrzygnąć, jaki przepis – unijny czy krajowy – należy zastosować w konkretnym stanie faktycznym. Należy podkreślić, iż zasada pierwszeństwa jest oparta na koncepcji wyłączenia stosowania, a nie wyłączenia obowiązywania

¹¹ Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską podpisany w Lizbonie 13.12.2007 r. (Dz. U. UE 2007 C 306/1).

przepisów krajowych niezgodnych z prawem unijnym. Kolidują między sobą normy prawa krajowego (np. zawarta w rozporządzeniu w sprawie interoperacyjności lub w ustawie o transporcie kolejowym) i norma prawa unijnego nie oznacza automatycznej nieważności przepisu krajowego zawierającego kwestionowaną normę. W celu usunięcia tej kolizji ustawodawca krajowy powinien samodzielnie usunąć kolizyjne przepisy krajowe i zapewnić zgodność prawa krajowego z prawem UE. Zostanie to jednak dokonane dopiero w wyniku nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. Opisana powyżej zasada znajduje swoje odzwierciedlenie w Konstytucji RP, która daje wyraźną podstawę do przyznania pierwszeństwa traktatom unijnym i prawu pochodnemu (w tym rozporządzeniom wykonawczym) w przypadku kolizji z ustawami (w tym z kodeksami) i rozporządzeniami wydawanymi na podstawie delegacji ustawowych (art. 91 ust. 2 i 3 Konstytucji RP). Na gruncie stosowania prawa, jak podkreśla się w nauce teorii prawa, skorzystanie z reguły kolizyjnej powinno być poprzedzone próbą zbudowania tzw. kompromisu normatywnego (Kalisz, 2006, s. 47; Łętowska, 2005, s. 4).

W pierwszej więc kolejności organ stosujący prawo powinien podjąć próbę usunięcia rozbieżności pomiędzy sprzecznymi ze sobą normami prawnymi (Wojciechowski, 2015, s. 431). Dopiero w przypadku bezskuteczności takiego działania organ sięgnie po regułę kolizyjną, która umożliwi pominięcie jednej z norm w dalszym procesie stosowania prawa. Mając na uwadze konieczność zastosowania wykładni prounijnej, należy się spodziewać, że organ, rozpatrując sprawę wnioskodawcy, będzie interpretował przepisy prawa krajowego w zgodzie z bezpośrednio skutecznym prawem UE.

W świetle powyższych rozważań niewątpliwym wyzwaniem stojącym przed Prezesem UTK jako Krajową Władzą Bezpieczeństwa, które zmaterializuje się w okresie, gdy brak będzie pełnego wdrożenia IV pakietu kolejowego do polskiego porządku prawnego, okaże się konieczność rozstrzygnięcia kolizji norm regulujących tryb rozpoznawania spraw dotyczących jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych. Zidentyfikowane zagrożenia związane ze stosowaniem niespójnych przepisów prawnych utrudniają natomiast sprawne funkcjonowanie podmiotów działających na rynku transportu kolejowego (Góra, 2016, s. 19). Stan braku implementacji dyrektywy 2016/797 w sprawie interoperacyjności i dyrektywy 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa prowadzi zatem do wzrostu niepewności prawnej po stronie wnioskodawców i może narażać te podmioty na konsekwencje, szczególnie w przypadku, gdy wnioskodawca będzie zdeterminowany do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy lub wniosku o zmianę, tudzież uchylenie decyzji wydanej przez Prezesa UTK.

Bibliografia

- Góra, I. (2016). Zmiany w prawie transportu kolejowego, postulaty de lege ferenda. *Problemy Kolejnictwa*, 60(173), 19–23.
- Kalisz, A. (2006). Multicentryczność systemu prawa polskiego a działalność orzecznicza Europejskiego Trybunatu Sprawiedliwości i Europejskiego Trybunatu Praw Człowieka. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 68(4), 35–49.

- Leszczyński, L. (red.). (2019). Wykładnia prawa Unii Europejskiej. System Prawa Unii Europejskiej. Tom 3. Warszawa: C.H. Beck.
- Łętowska, E. (2005). Multicentryczność współczesnego systemu prawa i jej konsekwencje. *Państwo i Prawo*, 60(4), 3–10.
- Miedzińska, I. (2016). Zapewnienie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej – wybrane zagadnienia. *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 2(5), 93–103.
- Wojciechowski, B. (2015). Reguły kolizyjne i inferencyjne w interpretacji prawa administracyjnego. W: R. Hauser, A. Wróbel, Z. Niewiadomski (red.), *Wykładnia w prawie administracyjnym. System Prawa Administracyjnego* (t. 4). Warszawa: C.H. Beck.