

swoją pracę. Mianowicie na tzw. zwrotce jest data odbioru przesyłki przez stronę. Do tej daty organ dodaje dni wynikające z właściwej procedury (np. 7 dni, 14 dni) oraz dni wynikające z §3 ww. rozporządzenia. W ten prosty sposób może określić datę uprawomocnienia się wydanych przez siebie aktów. Gdy jednak strona korzysta z usług innego operatora pocztowego to organ może otrzymać pismo procesowe formalnie i praktycznie w dowolnym terminie. A to może komplikować prowadzone postępowania.

Zauważyć też trzeba, że nie ma żadnych prawnych ograniczeń, co do tego, aby operator wyznaczony informację o swoim statusie umieszczał w swoich placówkach pocztowych, na stronie internetowej oraz w regulaminie usług powszechnych. Nie ma jednak takiego obowiązku.

Specificity of the procedure of selection of a designated operator and the informative function of law

In order to observe the time limit, a party to proceedings must dispatch correspondence through a designated operator. The article analyses ways to obtain information about which postal operator is a designated operator. It also presents *de lege ferenda* conclusions as well as practical comments for public authorities.

Justyna Wiśniewska*

MOŻLIWOŚĆ BEZPOŚREDNIEGO STOSOWANIA DYREKTYWY UNII EUROPEJSKIEJ W POLSKIM PORZĄDKU PRAWNYM NA PRZYKŁADZIE PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH INTEROPERACYJNOŚCI SYSTEMU KOLEI

1. Wstęp

Niniejszy artykuł dotyczy próby znalezienia rozwiązania prawnego sytuacji, w której przepisy wprowadzające dyrektywę dotyczącą szczególnej problematyki odnoszącej się zarówno do podmiotów zewnętrznych, jak i organów administracji publicznej, zostają uchylone i niezastąpione innymi.

W tym kontekście należy wskazać, że dyrektywa należy do pochodnego (wtórnego) prawa Unii Europejskiej. Zgodnie bowiem z art. 288 TFUE¹, do wtórnego prawa europejskiego należą: (1) rozporządzenia, (2) dyrektywy, (3) decyzje, (4) zalecenia, (5) opinie. Ww. przepis nie wymienia jednak w sposób enumeratywny wszystkich aktów prawnych prawa pochodnego (m.in. w art. 207 TFUE ustawodawca powołuje się na umowy międzynarodowe). Niniejszy artykuł koncentruje

* Mgr Justyna Wiśniewska – Aplikant radcowski w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie; doktorantka w Instytucie Nauk Prawnych Polskiej Akademii Nauk; uczestniczka Warszawskiego Seminarium Aksjologii Administracji.

¹ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana), Dz.Urz.UE 2012 Nr C 326/47 (zwany dalej: TFUE).

się jednak na dyrektywie w kontekście braku przepisów w polskim porządku prawnym dotyczących jej tematyki, z powodu ich uchylenia i niewydania przez polskiego ustawodawcę nowych.

2. Możliwość bezpośredniego stosowania Dyrektywy 2008/57/WE

Stosownie do treści art. 288 TFUE dyrektywa wiąże każde Państwo Członkowskie, do którego jest kierowana, w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków. Powyższe oznacza, że akt prawny w randze dyrektywy winien spełniać następujące przesłanki:

- być adresowany do państw członkowskich,
- być prawnie wiążący w odniesieniu do rezultatu,
- pozostawiać organom państwa członkowskiego swobodę w doborze form i środków w realizacji przewidzianego aktem rezultatu.

Moc prawna dyrektywy nie jest zatem wiążąca tak, jak rozporządzenia obowiązującego w sposób bezpośredni, w każdej swej części we wszystkich państwach członkowskich. Wiąże bowiem tylko państwa członkowskie, do których jest adresowana, wyznaczając im termin na wdrożenie (wykonanie, implementację) jej przepisów pod kątem zgodności z planowanym w niej rezultatem (celami dyrektywy). Oznacza to w szczególności, że sam fakt wydania dyrektywy nie oznacza jej obowiązywania na terenie państw członkowskich. Dopiero wdrożenie jej do porządku krajowego umożliwi powoływanie się na jej przepisy – a dokładniej – przepisy prawa krajowego, w których jej cel został zawarty. Dyrektywa wiąże w zakresie określonego w niej rezultatu, rozumianego jako przyszły skutek w postaci wymaganego dyrektywą stanu rzeczy (prawnego, gospodarczego i społecznego), który można wyinterpretować z jej przepisów, a który państwa członkowskie są obowiązane osiągnąć². Trybunał Sprawiedliwości wskazał, że pomimo pozostawienia państwom członkowskim przez europejskiego ustawodawcę w TFUE swobody wyboru metod i środków zapewniających wykonanie dyrektywy, swoboda ta nie dotyczy przyjęcia w ich krajowych systemach prawnych wszystkich środków koniecznych do zapewnienia dyrektywie pełnej efektywności, zgodnie z celami, które ma osiągnąć³. Jak wskazuje się w literaturze, „w konsekwencji należy przyjąć, że przepisy dyrektywy zawierają upoważnienie i zobowiązanie państwa członkowskiego do wykonania dyrektywy poprzez ustanowienie stosownych przepisów powszechnie obowiązujących, nie zaś zobowiązanie do przeniesienia czy

² A. Wróbel, *Stosowanie prawa Unii Europejskiej przez sądy*, t. I, wyd. 2, Warszawa 2010, s. 70.

³ Sprawa 14/83 *Sabine von Colson and Elisabeth Kamann v. Land Nordrhein-Westfalen* Zb.Orz. 1984, 1891.

przetransponowania jej postanowień do prawa wewnętrznego, a już na pewno nie nadania dyrektywie mocy bezpośrednio obowiązującej w drodze quasi-ratyfikacji. (...) W piśmiennictwie podkreśla się, że taka konstrukcja dyrektywy odzwierciedla typowy dla Unii Europejskiej kompromis między interesem unijnym polegającym na zapewnieniu stanowienia prawa o względnie jednolitej treści a interesem państw członkowskich polegającym na uwzględnieniu i poszanowaniu ich odrębności i specyfiki w każdym aspekcie, nie tylko w aspekcie kultury prawnej⁴. Wskazać jednak należy, że dyrektywy często są wydawane na tak wysokim poziomie szczególności, że na odrębności państwa członkowskiego nie pozostaje za dużo miejsca. Przykładem wskazanego aktu jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie⁵, implementowana do polskiego porządku prawnego rozporządzeniem w sprawie interoperacyjności⁶.

Aktualnie obowiązujące ww. rozporządzenie zostało wydane 12.5.2017 r. i obowiązuje od 13.5.2017 r., zaś uprzednio obowiązujące zostało uchylone 20.4.2017 r. Ustawodawca nie wydał w tym zakresie przepisów przejściowych. Powyższe spowodowało lukę w polskim porządku prawnym w zakresie interoperacyjności kolei, powodującą, że przez okres 23 dni podmioty rynku kolejowego (wnioskodawcy we wskazanym zakresie – zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, dysponenci, producenci, wykonawcy modernizacji, inwestorzy, podmioty zamawiające, importerzy) nie mieli podstawy do przeprowadzania procedury weryfikacji WE, a w konsekwencji ubiegania się o wydanie zezwolenia dla podsystemu infrastruktura, energia, sterowanie – urządzenia przytorowe, sterowanie – urządzenia pokładowe i tabor dla pojazdów zgodnych oraz niezgodnych z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności. Również działalność organu administracji publicznej – według przepisów europejskich: krajowego organu ds. bezpieczeństwa – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, była ograniczona – brak było bowiem podstaw w polskim porządku prawnym do wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla ww. podsystemów.

Wskazać w tym miejscu należy, że rozporządzenie w sprawie interoperacyjności określa:

⁴ A. Wróbel, op.cit., s. 68.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z 17.6.2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, Dz.Urz.UE 2008 Nr L 191/1 (zwana dalej: Dyrektywą 2008/57/WE).

⁶ Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 2.5.2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei, Dz.U. poz. 492, uchylonym i zastąpionym rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 6.11.2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei, Dz. U. poz. 1297 ze zm., uchylonym i zastąpionym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 25.2.2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei, Dz.U. poz. 254, uchylonym i następnie (po 23 dniach luki) zastąpionym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 21.04.2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei, Dz.U. poz. 934.

- wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
- zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
- warunki wydawania i aktualizowania deklaracji weryfikacji WE podsystemu;
- treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;
- procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, zwanymi „TSI”, oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

Jako lukę w prawie określa się zaś „taki brak regulacji, co do którego można racjonalnie twierdzić, że nie jest przez ustawodawcę zamierzony. Innymi słowy, gdyby ustawodawca działał racjonalnie, ten stan rzeczy uregulowałby, tj. zakazał, nakazał lub dozwolił określone zachowanie, określonym adresatom, w danych warunkach”⁷. Zgodnie z doktryną luka w prawie może wystąpić m.in. w sytuacji, gdy ustawodawca nie zakończył procesu prawodawczego wbrew wyraźnej zapowiedzi. Mając powyższe na uwadze, 23-dniowy brak przepisów dotyczących interoperacyjności systemu kolei uznać należy za lukę w prawie.

Brak wskazanego rozporządzenia spowodował, że przez okres 23 dni brak było podstaw do wszczęcia postępowania administracyjnego we wskazanym (pkt 1-9) zakresie. Czy powyższe zatem oznaczało, że w przypadku wniosku dotyczącego np. wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, dla którego, zgodnie z ustawą z 28.3.2003 r. o transporcie kolejowym⁸ – w przypadku pojazdu zgodnego z TSI – konieczne jest przedłożenie m.in. deklaracji weryfikacji WE, zaś w przypadku pojazdu niezgodnego z TSI – m.in. certyfikatu weryfikacji oraz deklaracji weryfikacji, organ winien odmówić wszczęcia postępowania? Biorąc pod uwagę, że Dyrektywa 2008/57/WE została wdrożona do polskiego porządku prawnego wiele lat wcześniej rozporządzeniem z 2.5.2012 r. (przypis 3), wielokrotnie zmienianym i uchylanym, należałoby się zastanowić, czy w przypadku luki w postaci braku rozporządzenia (w przypadku jego uchylenia i niewydania nowego), nie byłoby prawnej możliwości posiłkowania się przepisami

⁷ T. Stawecki, P. Winczorek, *Wstęp do prawoznawstwa*, wyd. 4, Warszawa 2013, s. 128-129.

⁸ Ustawa z 28.3.2003 r. o transporcie kolejowym, t.j.: Dz.U. z 2016 r., poz. 1727 ze zm.

samej dyrektywy. Stwierdzić bowiem należy, że jej przepisy zostały wdrożone do polskiego porządku prawnego, jednak następnie uchylone. Kwestia interoperacyjności systemu kolei podlegała jurydykacji.

Wybór form i metod wdrażania przepisów dyrektywy pozostawiony jest władzom krajowym – w zakresie wskazanego rozporządzenia: Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa⁹. Europejskie przepisy wybranej dyrektywy zaś wdrażane winny być (w przypadku braku zmian wprowadzonych przez europejskiego ustawodawcę) jeden raz. W przypadku wprowadzanych przez państwo członkowskie zmian w przepisach implementujących normy zawarte w Dyrektywie 2008/57 WE – poprzez uchylene i wydanie nowego rozporządzenia, należy zastanowić się, czy w nowo wydanym rozporządzeniu nie należałoby wskazać, że wprowadza ono (za pierwszym w tym zakresie rozporządzeniem) przepisy danej dyrektywy. W przypadku kolejnych, następujących po rozporządzeniu z 2.5.2012 r., rozporządzeniach w sprawie interoperacyjności kolei takiej informacji nie ma. Zdaniem autora taka informacja powinna się znaleźć, by każdy, kogo rozporządzenie dotyczy mógł z łatwością znaleźć źródło, na podstawie którego zostało ono opracowane. I choć państwo członkowskie ma w tym zakresie swobodę – może co do zasady dowolnie ukształtować treść przepisów krajowych wprowadzających dyrektywę do porządku krajowego, będąc związanym co do rezultatu, jaki ta dyrektywa ma osiągnąć, to w praktyce, często ustawodawca wprost powiela przepisy europejskie. Zważywszy na to, że w konsekwencji wdrożenia wprost przepisów dyrektywy mogą pojawić się problemy z ich interpretacją, dlatego wskazanie, jakiej dyrektywy przepisy dane rozporządzenie wprowadza, umożliwiłoby dotarcie do niej (i często do jej zaleceń) w prosty sposób każdemu potencjalnemu odbiorcy. Wracając do tematu odwoływania się wprost do przepisów dyrektywy przez podmioty, których ona dotyczy, po uchyleniu (i niewydaniu nowego) rozporządzenia, wskazać należy ponownie na wyrok w sprawie *Sabine von Colson*. Trybunał Sprawiedliwości wskazał w nim, że wynikający z dyrektywy obowiązek państw członkowskich dotyczący osiągnięcia rezultatu przewidzianego w dyrektywie wiąże wszystkie organy i instytucje państw członkowskich. I o ile w doktrynie znaleźć można głosy krytyczne w tym zakresie, należy zastanowić się, czy organy orzekające czy wydające decyzje mogłyby posiłkować się przepisami dyrektywy, pomimo uznawania, że nie ma ona bezpośredniego skutku. W sytuacji, w której dyrektywa została implementowana do polskiego porządku prawnego rozporządzeniem, jego uchylene nie powinno mieć wpływu na fakt wdrożenia przepisów dyrektywy. Sam proces implementacji bowiem się zakończył. Nie powinno zatem zostać uznane za nieprawidłowe działanie organu, który wydając rozstrzygnięcie – w sytuacji luki prawnej – braku rozporządzenia w sprawie interoperacyjności systemu kolei, powoływałby się na przepisy dyrektywy. Zostały one zaimplementowane do krajowego porządku

⁹ Aktualnie Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa, wcześniej: Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

prawnego, jednakże z uwagi na zwłokę organu odpowiedzialnego za wydawanie przepisów zastępujących te uchylone, brak było w polskich przepisach obowiązującego aktu prawnego, który by wskazywał na wcześniej zaimplementowane przepisy. W wyroku w sprawie 158/80 *Rewe-Handelsgesellschaft Nord mbH and Rewe-Markt Steffen v. Hauptzollamt Kiel*¹⁰ Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że wiążący charakter dyrektywy oznacza, iż organy krajowe nie mogą stosować w odniesieniu do osób fizycznych i prawnych krajowych aktów prawnych, które nie są zgodne z przepisami dyrektywy spełniających kryteria stosowania na płaszczyźnie krajowej. Wskazać również należy, że według Trybunału Sprawiedliwości „z prawem wspólnotowym sprzeczny jest jakikolwiek przepis prawa krajowego lub praktyka legislacyjna, administracyjna lub sądowa, która mogłaby obniżyć efektywność prawa wspólnotowego, pozbawiając sąd, uprawniony do stosowania tego prawa, możliwości niezastosowania przepisów prawa krajowego, które mogłyby pozbawić przepisów prawa wspólnotowego ich pełnej mocy i skuteczności”¹¹. W wyroku w sprawie C-224/97 *Erich Ciola v. Land Vorarlberg* Trybunał Sprawiedliwości uznał, że zasada pierwszeństwa obejmuje nie tylko przepisy krajowe zawierające normy generalne i abstrakcyjne, ale także indywidualne decyzje administracyjne oraz, że nie można wyłączyć ochrony, jaką jednostki czerpią z bezpośrednio skutecznych przepisów prawa wspólnotowego w sytuacji, gdy sprawa dotyczy ważności środków administracyjnych¹². Z kolei definiując zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego, Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że wszystkie sądy i organy administracyjne państwa członkowskiego mają obowiązek zapewnienia pełnej efektywności prawa wspólnotowego¹³. Mając powyższe na uwadze, stwierdzić z pewnością można, że w przypadku sprzeczności między rozporządzeniem w sprawie interoperacyjności a dyrektywą, zasada pierwszeństwa przysługiwałaby dyrektywie. W odniesieniu zaś do bezpośredniego skutku dyrektywy, który wprost nie wynika z przepisów TFUE, odnieść się należy do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości. W wyroku w sprawie 41/74 *van Duyn v. Home Office* zostało wskazane, że „wykluczenie możliwości powołania się zainteresowanych osób na obowiązek wynikający z dyrektywy byłoby sprzeczne z wiążącym skutkiem przyznanym dyrektywie na podstawie art. 189 [249] TWE. W szczególności tam, gdzie organy Wspólnoty poprzez dyrektywy nakładają na państwa członkowskie obowiązek określonego zachowania, ich skuteczność zostałaby osłabiona, gdyby podmioty indywidualne nie mogły powoływać się na nie przed sądami i gdyby sądy nie mogły brać tych

¹⁰ Sprawa 158/80 *Rewe-Handelsgesellschaft Nord mbH and Rewe-Markt Steffen v Hauptzollamt Kiel* ECR 1981-1805.

¹¹ Sprawa 106/77 *Amministrazione delle Finanze dello Stato v. Simmenthal* ECR 1978-644, tłumaczenie na język polski za: R. Skubisz (red.), E. Skrzydło-Tefelska, A. Wróbel, op. cit. (tłum. D. Miąsik).

¹² Sprawa C-224/97 *Erich Ciola v. Land Vorarlberg* ECR 1999 I-2517.

¹³ Sprawa C-118/00 *Gervais Larsy* 2001-I-05063; sprawa 103/88 *Fratelli Constanzo v. Comune di Milano* ECR 1989.

obowiązków pod uwagę, jako części prawa wspólnotowego”¹⁴. Powyższe potwierdza założoną tezę, że w przypadku braku przepisów krajowych, zarówno organy, jak i podmioty rynku zewnętrznego, mogą powoływać się wprost na przepisy Dyrektywy 2008/57/WE. Ponadto warunkiem bezpośredniej skuteczności dyrektywy jest upływ terminu na jej implementację¹⁵. W omawianym przypadku Dyrektywa powinna zostać zaimplementowana przez państwa członkowskie nie później niż 19.7.2010 r., zatem przychyłając się do stanowiska Trybunału Sprawiedliwości należy uznać, że wywiera ona bezpośredni skutek na polski porządek prawny.

Mając powyższe na uwadze, uznać należy, że powoływanie się wprost na Dyrektywę 2008/57/WE przez podmioty rynku kolejowego we wnioskach dotyczących jej zakresu oraz przez organ administracji publicznej w rozstrzygnięciach, w czasie 23-dniowej luki prawnej w postaci braku rozporządzenia w sprawie interoperacyjności, nie byłoby zachowaniem nieprawidłowym i niezgodnym z wypracowanymi zasadami stosowania przepisów europejskich.

3. Podsumowanie

Dyrektywa 2008/57/WE została implementowana do polskiego porządku prawnego rozporządzeniem w sprawie interoperacyjności. Aktualnie obowiązujące ww. rozporządzenie zostało wydane 12.5.2017 r. i obowiązuje od 13.5.2017 r., zaś uprzednio obowiązujące zostało uchylone 20.4.2017 r. Ustawodawca nie wydał w tym zakresie przepisów przejściowych. Konsekwencją powyższego była luka w polskim porządku prawnym w zakresie interoperacyjności kolei, powodująca, że przez okres 23 dni podmioty rynku kolejowego nie miały podstawy do przeprowadzania m.in. procedury weryfikacji WE, a w konsekwencji ubiegania się o wydanie zezwolenia dla podsystemu infrastruktura, energia, sterowanie – urządzenia przytorowe, sterowanie – urządzenia pokładowe i tabor dla pojazdów zgodnych oraz niezgodnych z TSI. Również działalność właściwego organu administracji publicznej, była ograniczona – brak było bowiem podstaw w polskim porządku prawnym do wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla ww. podsystemów. Mając powyższe na uwadze, należy uznać, że wyjątkowość sytuacji, jak również upływ terminu na wdrożenie dyrektywy umożliwia przyznanie jej de facto skutku bezpośredniego, co w konsekwencji oznacza, że w czasie luki prawnej w postaci braku polskich przepisów we wskazanym zakresie, zarówno podmioty prywatne, jak i publiczne mogły wprost odwoływać się do treści Dyrektywy 2008/57/WE. Niniejszy artykuł odnosi się przede wszystkim do przepisów dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ale uznać należy, że takie sytuacje – tzw.

¹⁴ Sprawa 41/74 *van Duyn v. Home Office* ECR 1974-1337, tłumaczenie na język polski za: R. Skubisz (red.), E. Skrzydło-Tefelska, A. Wróbel, op.cit. (tłum. R. Poźdźlik).

¹⁵ Sprawa 148/78 *Criminal Proceedings v. Tullio Ratti*, ECR 1979-1629.

luki prawnej – mogą pojawiać się również w odniesieniu do przepisów dotyczących innej materii. Każdorazowo zatem należy weryfikować okoliczności danej sprawy, pod kątem możliwości bezpośredniego zastosowania przepisów danej dyrektywy w polskim porządku prawnym. Jednak nadzwyczajna sytuacja, jaką jest wpływ terminu na implementację, czy zaimplementowanie przepisów, a następnie ich uchylenie i niewydanie odpowiednio wcześniej nowych, wydaje się uzasadniać bezpośrednie zastosowanie przepisów dyrektywy w polskim porządku prawnym.

The possibility of direct application of the European Union Directive in the Polish legal system on the example of railway system interoperability regulations

Article “The possibility of direct application of the European Union Directive in the Polish legal system on the example of railway system interoperability regulations” is an attempt to find a legal solution to the situation where the provisions implementing the directive on specific issues relating to both external and public administrations are repealed and are not replaced by new ones. Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the European Council on the interoperability of the rail system in the Community has been implemented in the Polish legal system by the Interoperability Regulation. The Regulation currently in force was issued on May 12, 2017 and has been in force since May 13, 2017. The previous Regulation was waived on April 20, 2017. The legislature has not issued any transitional provisions. The consequence of the above was a gap in the Polish legal order regarding rail interoperability. This caused that rail market operators for 23 days had no basis to apply for the EC verification procedure and consequently to apply for subsystems: infrastructure, power, control – trackside equipment, control – on-board equipment and rolling stock approval for vehicles complying and not complying with the Technical Interoperability Specifications. The activity of the competent public administration was also limited – there was no basis in the Polish legal order to issue authorizations for admission to service for the abovementioned subsystems. With this in mind, the author of this article carried out a legal analysis of the possibility of applying directly the provisions of the aforementioned Directive, confirming in summary the legality of the solution in question.