**WYTYCZNE** **W SPRAWIE OBOWIĄZKU UZYSKANIA ZEZWOLENIA NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI PRZY WDRAŻANIU ERTMS NA LINIACH KOLEJOWYCH PO RAZ PIERWSZY**

**STANOWISKO**

**1. Zabudowa i wprowadzenie do obrotu urządzeń przytorowych ERTMS, tj.**

**- europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS)**

**- globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R)**

**wymaga każdorazowo uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, zgodnie z art. 25e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.**

**2. Tym samym w przypadku zabudowy urządzeń ERTMS po raz pierwszy nie znajdzie zastosowania wymaganie przepisu art. 25k ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.**

**3. W przypadku jednakże modernizacji lub odnowienia urządzeń ERTMS już działających przepis art. 25k ustawy o transporcie kolejowym będzie stosowany.**

**WPROWADZENIE**

Celem niniejszych wytycznych jest wskazanie jednolitych zasad prowadzenia postępowania administracyjnego przez Prezesa UTK w przypadku wdrażania ERTMS w Polsce w zakresie urządzeń przytorowych.

W szczególności chodzi tu o rozgraniczenie zakresu przedmiotowego przepisów prawa mających zastosowanie w odniesieniu do podsystemów nowobudowanych, modernizowanych oraz odnawianych – art. 25e oraz 25k ustawy o transporcie kolejowym[[1]](#footnote-1).

Zgodnie z art. 25e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym *Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, na które Prezes UTK wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji*.

Przepis wskazuje główną zasadę rządzącą dopuszczaniem do eksploatacji podsystemów strukturalnych w Polsce. Wynika z niego bezwzględny obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenia do eksploatacji w każdym przypadku, gdy eksploatowane są następujące podsystemy strukturalne:

1. Infrastruktura
2. Energia
3. Sterowanie – urządzenia przytorowe.

Urządzenia przytorowe ERTMS należą do podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe.

Drugim z istotnym przepisów jest art. 25k ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z zasadą zawartą w art. 25k ust.1 ustawy o transporcie kolejowym w przypadkach odnowienia lub modernizacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c należy przekazać Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt. Przepis ten wskazuje podmioty legitymowane do dokonania takiego zgłoszenia: zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznicy kolejowej, podmiot zamawiający, producent albo jego upoważniony przedstawiciel.

Dla niniejszego stanowiska istotne znaczenie ma art. 25k ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z jego brzmieniem jeżeli dokumentacja przekazana zgodnie z ust. 1 dotyczy podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmującego urządzenia ERTMS - Prezes UTK przed wydaniem decyzji w sprawie nakazania uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji zwraca się o opinię do Agencji.

Obecne brzmienie art. 25k ustawy o transporcie kolejowym wynika z implementacji do polskiego porządku prawnego art. 18 ust. 6 Dyrektywy 2016/797[[2]](#footnote-2). Weszła ona w życie z dniem 28 lipca 2021 r.

Zgodnie z art. 18 ust. 6 Dyrektywy 2016/797:

*Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, w ścisłej współpracy z Agencją w przypadku projektów dotyczących przytorowego ERTMS, analizuje tę dokumentację i decyduje, czy konieczne jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji* (…)

**UZASADNIENIE**

**1**

Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia UE 2016/919[[3]](#footnote-3) załączona do niego TSI *ma zastosowanie do wszystkich nowych, modernizowanych lub odnowionych podsystemów „Sterowanie – urządzenia przytorowe” i „Sterowanie – urządzenia pokładowe” systemu kolei,* (…)

W oparciu o powyższe możemy rozróżnić podsystemy:

- nowe;

- modernizowane;

- odnawiane.

Wskazany przepis wyraźnie odróżnia zatem podsystemy nowe, od modernizowanych oraz odnawianych.

**2**

Odnosząc to do nowobudowanych urządzeń przytorowych ERTMS – z powyższego wynika, że:

**A. nie znajdzie zastosowania art. 25k ustawy o transporcie kolejowym**

Art. 25k ust. 1 wskazuje, że należy stosować go w przypadku modernizacji lub odnowienia podsystemu strukturalnego.

Nie znajdzie tym samym zastosowania art. 25k ust. 3 tej ustawy, wprowadzający konieczność uzyskania opinii Agencji, w przypadku podsystemów obejmujących urządzenia ERTMS/ETCS lub ERTMS/GSM-R. Przepis ten dotyczy podsystemów wymienionych w art. 25k ust. 1 - po modernizacji lub odnowieniu.

Podsystemy nowobudowane pozostają zatem poza zakresem przedmiotowym uregulowań zawartych w art. 25k ustawy o transporcie kolejowym.

**B. znajdzie zastosowanie art. 25e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym**

Zgodnie bowiem z jego treścią, aby podmioty uprawnione mogły go eksploatować podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, powinny uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji. Tym samym, wdrażanie takiego podsystemu z nowymi urządzeniami ETCS lub GSM-R w składzie zawsze wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

**3**

Inaczej sytuacja wyglądać będzie w przypadku modernizacji lub odnowienia podsystemu Sterowanie – urządzenia przytorowe obejmującego urządzenia ERTMS. Dotyczy to zatem:

- urządzeń ERTMS, które już są eksploatowane i

- dokonano w nich zmiany, która spełnia przesłanki uznania jej za modernizację lub odnowienie.

W takim przypadku znajdzie zastosowanie procedura opisana w art. 25k ustawy o transporcie kolejowym.

**4**

Warto przy tym wskazać, że zasady współpracy pomiędzy krajowym organem do spraw bezpieczeństwa a Agencją Kolejową UE w przypadku, który w polskim porządku prawnym, został zaimplementowany w postaci art. 25k ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym precyzuje Nota Agencji ERA1209/135[[4]](#footnote-4).

Agencja Kolejowa UE wskazuje w niej, iż:

- organ krajowy powinien zwracać się do niej jedynie w przypadku, jeżeli modernizowany lub odnawiany jest istniejący już podsystem, w którego skład wchodzą urządzenia ERTMS.

- współpraca miedzy Agencją a krajowym organem do spraw bezpieczeństwa wymagana jest jedynie wówczas, gdy zachodzi przesłanka określona w art. 18 ust. 6 lit. b Dyrektywy 2016/797 (a zarazem art. 25k ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym) – uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wymagają odpowiednie TSI.

- w przypadku nowych wdrożeń ERTMS nie znajdzie zastosowania współpraca między krajowym organem do spraw bezpieczeństwa a Agencją Kolejową UE. Ostateczną decyzję co do obowiązku uzyskania zezwolenia na dopuszczenia do eksploatacji podejmuje w takiej sytuacji krajowy organ do spraw bezpieczeństwa.

1. Ustawa z dnia 18 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 1984) [↑](#footnote-ref-1)
2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138, z 26 maja 2016, str. 44) [↑](#footnote-ref-2)
3. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15 czerwca 2016 r. s. 1, z późn. zm.) [↑](#footnote-ref-3)
4. Clarification note Cooperation between ERA and NSAs in case of Upgrade or renewal of ERTMS trackside CCS subsystem; ERA 1209/135 z 15 lutego 2022 r. [↑](#footnote-ref-4)