

Warszawa, dnia 01 grudnia 2016 r.



**Prezes**  
**Urzędu Transportu Kolejowego**  
*Ignacy Góra*

DZTI-WI.070.10.2016.11.JS

**Pan**  
**Marek Niechcial**  
**Prezes Urzędu Ochrony**  
**Konkurencji i Konsumentów**

plac Powstańców Warszawy 1  
00-950 Warszawa

*Szanowny Panie Prezesie,*

w nawiązaniu do pisma Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 28 listopada 2016 r. (przesłanego za pośrednictwem faksu tego samego dnia), znak: DOK-071-509/16/MG, zawierającego prośbę o przekazanie informacji odnośnie prowadzonych działań w zakresie oceny zgodności z regulacjami dotyczącymi wprowadzania do obrotu wyrobów kolejowych, wprowadzonej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie (zwana dalej: „PKP PLK”) procedury SMS-PW-17 – przedstawiam następujące informacje.

Pismem z 4 listopada 2016 r. (znak: DZTI-WI.070.10.2016.7.MS) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (zwany dalej: „Prezesem UTK”) przesłał do PKP PLK pismo, z prośbą o szczegółowe wyjaśnienia w zakresie uwarunkowań związanych z założeniami i funkcjonowaniem przedmiotowej procedury. Należy wskazać, iż pismo to sporządzone zostało w konsekwencji dwustronnego spotkania między przedstawicielami Urzędu Transportu Kolejowego a PKP PLK, które odbyło się 15 września 2016 r. Podkreślić także należy, iż celem informowania Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwanego dalej „Prezesem UOKiK”) o kierunkach rozpatrywania przedmiotowej kwestii – pismo adresowane do PKP PLK zostało jednocześnie przesłane do wiadomości Prezesa UOKiK (data doręczenia 7 listopada 2016 r.). Do dnia sporządzenia niniejszego pisma nie wpłynęła jednak odpowiedź ze strony PKP PLK, w której podmiot ustosunkowałby się do zagadnień wskazywanych szczegółowo w piśmie z 4 listopada 2016 r., niemniej z roboczych kontaktów z PKP PLK wynika, że PKP PLK pracuje nad zaktualizowaniem omawianego dokumentu.

*/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /*

Strona 1 z 4

Jednocześnie odnosząc się kwestii podniesionych przez Prezesa UOKiK, tj. prośby o wskazanie:

- 1) w jakim trybie, w tym na jakiej podstawie prawnej działania te są prowadzone przez Prezesa UTK;
- 2) czy planowane jest, bądź też zostało wszczęte formalne postępowanie w sprawie;
- 3) jaki jest zakres badania procedury SMS-PW-17 i jakie są przyjęte kryteria jej oceny;
- 4) czy ocena zgodności z przepisami prawa przeprowadzana jest także w odniesieniu do produktów, które są składnikami interoperacyjności, w stosunku do których producent wystawił deklarację zgodności WE;
- 5) czy i ewentualnie w jakim zakresie Prezes UTK ma możliwość wpływania na kształt wewnętrznych procedur PKP PLK, w tym czy może doprowadzić do wyeliminowania ich z obrotu;

– przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Ad 1.

Działania Prezesa UTK w przedmiotowej sprawie prowadzone są na podstawie ustawy z 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2014 r., poz. 1195 z późn. zm., zwanej dalej „ustawą o petycjach”) w związku z wpływem do Urzędu Transportu Kolejowego petycji Vossloh Skamo sp. z o.o., przekazanej do wiadomości Prezesa UOKiK pismem sygn. DZTI-WI.070.10.2016.2.IM z 4 lipca 2016 r.

Ad 2.

W przedmiotowej sprawie nie zostało wszczęte postępowanie prowadzone w trybie ustawy z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm., zwanej dalej „k.p.a.”). Wynika to z braku przepisów kompetencyjnych, które umożliwiałyby wszczęcie postępowania mającego na celu wyjaśnienie wątpliwości odnoszących się do przedmiotowej procedury.

Zauważyć bowiem należy, że zgodnie z art. 18a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1727), zwanej dalej: „ustawą o transporcie kolejowym”, Prezes UTK akceptuje system zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury (którego elementem jest procedura SMS-PW-17) w postępowaniu o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa. Autoryzacja bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, jest ważna 5 lat i przedłużana na wniosek zarządcy co 5 lat. Ponadto, zgodnie z art. 18a ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, aktualizacja autoryzacji bezpieczeństwa (w ramach której weryfikacji poddany byłby system zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury) następuje jedynie w przypadku dokonania istotnych zmian w infrastrukturze kolejowej, sygnalizacji, w zasilaniu energią lub w zasadach eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej. Zgodnie z art. 18a ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK może:

- 1) żądać od zarządcy wystąpienia o zmianę autoryzacji bezpieczeństwa - po zmianie przepisów bezpieczeństwa;
- 2) cofnąć autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji, w przypadku gdy uzna, że autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie bezpieczeństwa.

Mając na uwadze powyższe przepisy, wskazać należy, że nie zaszła żadna z wyżej wymienionych przesłanek, która skutkowałaby koniecznością aktualizacji bądź cofnięcia

autoryzacji bezpieczeństwa PKP PLK, w ramach którego to postępowania weryfikacji można by poddać system zarządzania bezpieczeństwem PKP PLK.

Brak jest zatem przepisów, które umożliwiałyby kontrolę systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury w związku z wątpliwościami zgłoszonymi przez Vossloh Skamo sp. z o.o. z urzędu. Odpowiadając zatem na pytanie nr 2 wskazać należy, że nie jest ani prowadzone, ani planowane wszczęcie z urzędu postępowania w trybie przepisów k.p.a. w związku z petycją Vossloh Skamo sp. z o.o.

Ad. 3

Zgodnie z art. 17a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym zarządca infrastruktury tworzy system zarządzania bezpieczeństwem, tak aby uwzględniał on skutki działania przewoźników kolejowych oraz stwarzał warunki umożliwiające wykonywanie zadań wszystkim przewoźnikom kolejowym zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, krajowymi przepisami bezpieczeństwa i warunkami określonymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. System ten powinien zapewniać koordynację działań zarządcy i przewoźników kolejowych w sytuacjach awaryjnych na danej sieci kolejowej.

Mając powyższe na względzie, należy stwierdzić, iż PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jako zarządca infrastruktury posiadający autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120150007, spełnia wyżej wspomniane wymagania, przez co należy rozumieć, iż podmiot ten posiada system zarządzania bezpieczeństwem, który określa odpowiedzialność w strukturze przedsiębiorstwa Spółki oraz sposób nadzoru realizacji systemu. System ten przewiduje również metody jego ciągłego doskonalenia, ustanawia środki kontroli ryzyka dla wszystkich czynników związanych z działalnością PKP PLK, przewiduje zaangażowanie pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach oraz określa ilościowe i jakościowe cele organizacji w zakresie utrzymania i poprawy bezpieczeństwa oraz procedury służące ustalaniu tych celów.

W praktyce oznacza to badanie zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury z kryteriami wymienionymi w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 327 z dnia 10 grudnia 2010 r., s. 13).

W tym miejscu należy nadmienić, iż PKP PLK w postępowaniu o przedłużenie autoryzacji bezpieczeństwa, wszczętym z 30 kwietnia 2015 r., przedstawiła procedurę SMS-PW-17 z 27 października 2015 r. Przedmiotowa procedura została pozytywnie zweryfikowana pod kątem zgodności z ww. kryteriami.

Ad 4.

Procedurze podlegają zarówno wyroby, dla których Prezes UTK wydaje świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, jak i wyroby w odniesieniu, do których przyjmuje deklaracje zgodności WE lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności (art. 25cc ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym).

Jeżeli chodzi natomiast o ocenę zgodności procedury SMS-PW-17 z przepisami prawa dotyczącymi wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności to wskazać należy, że postępowanie wyjaśniające prowadzone w trybie ustawy o petycjach w omawianej sprawie odnosi się także do zgodności przedmiotowej procedury z przepisami dotyczącymi wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności.

Ad 5.

Ramy prawne działania Prezesa UTK w omawianym zakresie zostały opisane w odpowiedzi na pytanie 3. W ocenie Prezesa UTK brak jest możliwości zmiany bądź wyeliminowania z obrotu przedmiotowej procedury z urzędu w związku z wątpliwościami wyrażonymi przez Vossloh Skamo sp. z o.o.

W razie potrzeby przedstawienia dalszych wyjaśnień lub organizacji roboczego spotkania w omawianej sprawie, proszę o kontakt z Departamentem Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności w Urzędzie Transportu Kolejowego.

*Z wyrazami szacunku*

IGNACY GÓRA  
PREZES URZĘDU TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO