

Warszawa, dnia 04 listopada 2016 r.

Urząd Transportu Kolejowego
Departament Zezwoleń
Technicznych i Interoperacyjności

DZTI-WI.070.10.2016.7.MS

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

W związku ze spotkaniem przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej: „PKP PLK”, które odbyło się 15 września 2016 r., w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego, podczas którego analizie poddano procedurę SMS-PW-17, określanej dalej jako: „Procedura”, zwracam się z prośbą o aktualizację przedmiotowej procedury.

Na wstępie wskazać należy, że zgodnie z § 2 ust. 1 Procedury, obejmuje ona: *elementy podsystemów i technologie – zwane dalej EiT, których stosowanie może mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub na bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei*. Należy zauważyć, że taki zakres przedmiotowy pozostaje zbieżny z zakresem wyrobów, których eksploatacja wymaga uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji lub dopuszczenia do eksploatacji, zgodnie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18 lipca 2008 r., s. 1, zwanej dalej: „dyrektywą ws. interoperacyjności”).

Wniosek ten potwierdza § 2 ust. 2 Procedury, w którym określono, że lista wyrobów jej podlegających jest otwarta, a w aktualizowanym przez PKP PLK załączniku określono typy wyrobów. Procedurze tej podlegają m.in.:

- urządzenia srk, telekomunikacji i detekcji stanów awaryjnych taboru (lit. A poz. 1 załącznika nr 1 do Procedury), co odpowiada większości urządzeń określonych w § 6 pkt 3 oraz § 7 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 720), zwanego dalej: „rozporządzeniem ws. świadectw”);
- sieć trakcyjna (lit. B poz. 1 załącznika nr 1 do Procedury), co odpowiada § 7 pkt 2 lit. d oraz e rozporządzenia ws. świadectw, oraz pkt II. 3 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2016 r., poz. 254), zwanego dalej rozporządzeniem ws. interoperacyjności;
- nawierzchnia kolejowa oraz jej elementy (lit. e poz. 1 załącznika nr 1 do Procedury), co odpowiada wszystkim typom budowli określonym w § 6 pkt 1, § 7 pkt 1 rozporządzenia ws. świadectw oraz pkt II. 1 załącznika nr 1 rozporządzenia ws. interoperacyjności.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 4

Wskazać zatem należy, że Procedurze podlegają wyroby, dla których Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej: „Prezesem UTK” wydaje świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, bądź przyjmuje deklaracje zgodności WE lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności (art. 25cc ust. 8 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”).

Mając powyższe na uwadze, podkreślić należy, że wymogi stawiane przez PKP PLK w ramach Procedury nie powinny prowadzić do systemowego podważenia wyników oceny zgodności, o której mowa w ustawie z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2016 r., poz. 542 z późn. zm.), ani też nie mogą być sprzeczne z art. 10 ust. 2 dyrektywy ws. interoperacyjności, zgodnie z którym: *państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia na rynek składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei, jeśli są one zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania, którego elementy określone są w załączniku IV* (wyjaśnić przy tym należy, że w prawodawstwie unijnym przyjmuje się, że zarówno państwa członkowskie, jak i organizacje oraz instytucje (niezależnie od formy prawnej), które podlegają państwu lub jego nadzorowi są związane prawem wspólnotowym (por. Wyrok Trybunału z dnia 12 lipca 1990 r. A. Foster i in. przeciwko British Gas plc. Sprawa C-188/89).

W związku z powyższym, Prezes UTK zwrócił uwagę, że Procedura w § 10 określa obszar weryfikacji certyfikacji zasadniczej (PC2), w którym wskazano, że odpowiednia komórka w PKP PLK *weryfikuje zakres podlegania EiT pod ocenę zgodności z wymaganiami zasadniczymi/podstawowymi oraz innymi w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu ocen zgodności*. Co istotne, w Procedurze brakuje jednoznacznego określenia konsekwencji ustalenia przez Biuro Bezpieczeństwa w PKP PLK *podlegania EiT pod ocenę zgodności z wymaganiami zasadniczymi / podstawowymi oraz innymi w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu ocen zgodności*. W ocenie Prezesa UTK konsekwencje te nie powinny wykraczać poza weryfikację, czy dany wyrób objęty jest świadectwem dopuszczenia do eksploatacji lub odpowiednią deklaracją zgodności lub weryfikacji. W szczególności konsekwencje te nie powinny prowadzić do przeprowadzania dodatkowych badań wyrobów, w zakresie, w jakim badania te zostały przeprowadzone na potrzeby oceny zgodności.

PKP PLK wyróżniła również obszar certyfikacji ryzyk (PC3), który obejmuje (zgodnie z § 6 pkt 4 Procedury) *szczegółową ocenę niezawodności, dostępności i podatności na utrzymanie wraz z wynikającymi z nich aspektami bezpieczeństwa, w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem, oparty o analizy ryzyka*. Brzmienie przedmiotowego postanowienia wskazuje, że przeprowadzenie oceny w ramach obszaru PC3 może prowadzić do ponownego badania wymagań zasadniczych dotyczących niezawodności i dostępności, o których mowa w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolejowego. Wskazać należy, że konieczność oceny na zgodność z normą PN-EN 50126:2002 „Zastosowania kolejowe – Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa” wynika dla wielu wyrobów chociażby z Listy Prezesa UTK w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań interoperacyjności systemu kolei z 26 września 2013 r. Należy zatem podkreślić, że Procedura powinna jasno określać, że sprawdzenia w zakresie dostępności i niezawodności

dokonane w ramach oceny zgodności wyrobu nie mogą być powtarzane w ramach stosowania obszaru PC3.

Ponadto należy zwrócić uwagę, że w Procedurze przewidziano również przeprowadzenie badań eksploatacyjnych (w § 13). Obejmują one *potwierdzenie przydatności elementów i technologii podsystemu do dalszego użytkowania pod względem spełnienia założeń zidentyfikowanych w obszarach PC1 do PC3* (zgodnie z § 6 ust. 1 pkt 6 Procedury). W odniesieniu do powyższego należy podkreślić, że badania wymagane przez PKP PLK Procedurą nie mogą prowadzić do ponownej weryfikacji wymagań podlegających sprawdzeniu w toku oceny zgodności (czy to w trybie krajowym, czy europejskim).

Istotne jest zapewnienie, by w przypadku jednoczesnego prowadzenia badań eksploatacyjnych w rozumieniu Procedury i prób eksploatacyjnych, w rozumieniu rozporządzenia ws. świadectw, wymogi określone w Procedurze nie stanowiły ograniczenia dla postępowania o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji. Przykładowo, PKP PLK w § 13 ust. 5 Procedury wymaga, by czas trwania prób eksploatacyjnych nie był *krótszy niż 9 miesięcy dla urzędzeń zewnętrznych (narażonych na oddziaływanie warunków atmosferycznych), obejmując porę letnią oraz zimową i nie krótszy niż 5 miesięcy dla urzędzeń wewnętrznych*, natomiast rozporządzenie ws. świadectw stwierdza jedynie, że próby eksploatacyjne przeprowadzane są zgodnie z programem prób eksploatacyjnych opracowanym przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym. Podobnie należy również odnieść się do wzoru umowy w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych (załącznik nr 5 do Procedury), czy możliwości odrzucenia wniosku przez PKP PLK pomimo pozytywnej opinii jednostki badawczej. Tego typu zapisy muszą być wyraźnie rozdzielone od rozporządzenia ws. świadectw oraz nie mogą oddziaływać na postępowanie tam opisane.

Ponadto wyjaśnienia wymaga użycie słowa „niekwestionowanych” z § 11 ust. 3 Procedury: *W uzasadnionych przypadkach Biuro ma prawo zażądać od Wnioskodawcy przeprowadzenia dodatkowych badań, przy czym nie mogą one powielać (niekwestionowanych) badań już wykonanych*. Wymaga podkreślenia, że z Procedury powinno jasno wynikać, że kwestionowanie badań w ramach tego ustępu nie może prowadzić do kolizji z już dokonaną oceną zgodności.

Niezależnie od powyższych zastrzeżeń, wątpliwości może budzić również wymóg zawarty w § 3 pkt 10 Procedury, tj. akceptacji przez PKP PLK jednostki badawczej przeprowadzającej testy. W przypadku wyrobów objętych wymogiem uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, czy składników interoperacyjności, oceny zgodnie z powszechnie obowiązującym prawem dokonują jednostki o zweryfikowanych kompetencjach: zgodnie z art. 22g ustawy o transporcie kolejowym w przypadku jednostek wykonujących badania na potrzeby uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji, lub posiadających status jednostki notyfikowanej zgodnie z prawodawstwem europejskim. W związku z tym, wymóg akceptacji jednostek badawczych nie powinien dotyczyć jednostki badającej spełnienie wymagań zasadniczych.

Reasumując, w ocenie Prezesa UTK przywołane zapisy Procedury – biorąc pod uwagę zbieżność wyrobów podlegających pod ww. Procedurę, rozporządzenie ws. świadectw oraz rozporządzenie ws. interoperacyjności – nie są w wystarczający sposób precyzyjne. W szczególności może powstać wątpliwość, czy Procedura nie podważa przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2016 r., poz. 542 z późn. zm.) poprzez narzucanie

obowiązku powtarzania oceny dokonanej w procedurze wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji lub procedury oceny zgodności składnika interoperacyjności.

W ocenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Procedura w obecnym kształcie nie wskazuje w wystarczającym stopniu na zależności między świadectwem dopuszczenia do eksploatacji a dopuszczeniem wyrobów przez zarządcę infrastruktury – PKP PLK, wydanym według Procedury. Mając na uwadze powyższe oraz w ślad za spotkaniem z 15 września 2016 r., zwracam się z prośbą o przedstawienie szczegółowych wyjaśnień. Jednocześnie, w świetle przedstawionych zastrzeżeń, konieczna wydaje się modyfikacja postanowień procedury SMS-PW-17 w zakresie wyżej wskazanym.

Jednocześnie należy podkreślić, że niniejsze wystąpienie nie odnosi się do oceny Procedury pod kątem naruszenia zakazu nadużywania pozycji dominującej, gdyż zgodnie z ustawą z 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 184 z późn. zm.) organem właściwym do wyjaśnienia tejże kwestii jest Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

JAN SIUDECKI
DYREKTOR DEPARTAMENTU
ZEZWOLEŃ TECHNICZNYCH I
INTEROPERACYJNOŚCI

Do wiadomości:

1. Pan Marek Niechciał
Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
plac Powstańców Warszawy 1
00-950 Warszawa
2. Vossloh Skamo sp. z o.o.
ul. Kolejowa 18a
63-460 Nowe Skalmierzyce