

Warszawa, dnia 24 maja 2017 r.

DZTI-WI.070.10.2016.24.MS

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

W odpowiedzi na pismo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwane dalej: „PKP PLK” z 2 marca 2017 r. wraz projektem nowej wersji (1.1.) procedury SMS-PW-17 zawierające prośbę: *o przekazanie ewentualnych uwag lub komentarzy w kontekście wyeliminowania rozbieżności interpretacyjnych zapisów przedmiotowej procedury*, przekazuję propozycje zmian z uzasadnieniem.

Jak wskazano w poprzednim piśmie zawierającym uwagi (znak: DZTI-WI.070.10.2016.7.MS) oraz na poprzednich spotkaniach przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego oraz PKP PLK, procedura SMS-PW-17 nie może powtarzać 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.) oraz naruszać postanowień art. 10 ust. 2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18 lipca 2008 r., str. 1), zwanej dalej „Dyrektywą”.

Mając na uwadze te ogólne zasady, zwracam uwagę na poszczególne zapisy przesłanego projektu procedury SMS-PW-17.

SMS-PW-17 obejmuje (jak wynika z jej § 2 ust. 1) elementy podsystemów i technologie, których stosowanie może mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub na bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei. W konsekwencji, katalog wyrobów pod nią podlegających jest bardzo szeroki. Wykazując zrozumienie dla obszerności tematu, należy negatywnie ocenić brak precyzyjnych, uprzednio dostępnych wymagań dla poszczególnych typów wyrobów. PKP PLK tylko w § 11 ust. 1 wskazała, że: *Spółka zastrzega sobie możliwość opracowania warunków, wytycznych, instrukcji lub innych dokumentów normatywnych, które mogą stanowić podstawę sformułowania wymagań wobec EiT*. Takie sformułowanie oznacza, że wymogi PKP PLK nie są znane wcześniej producentom, co utrudnia spełnienie warunków stawianych przez zamawiającego. Dodatkowo może powodować po stronie producentów wątpliwości co do równego traktowania przez PKP PLK.

Należy przy tym zwrócić uwagę, że w pierwszej wersji procedury (tj. tej zatwierdzonej 10 kwietnia 2013 r.) zapisano w § 11 ust. 1, że: *Biuro, niezwłocznie po otrzymaniu wniosku o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. produktu opracowuje Warunki dopuszczenia do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. produktu (a jeśli możliwe dla typu lub rodzaju)*. Ponadto w następnym ustępie tego artykułu zapisano: *Warunki są określone Decyzją właściwego Członka Zarządu i obowiązują wszystkich Wnioskodawców w zakresie danego produktu (ich typu lub rodzaju)*. W sytuacji gdy PKP PLK posiada

Strona 1 z 4

już wymagania dla rodzaju wyrobu (np. w instrukcji Id-1 (D-1) Warunki Techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych lub dokumencie: Standardy Techniczne. Szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem) powinny być wskazane w katalogu zamkniętym, przykładowo w formie załącznika do procedury. Taki zbiór znanych wcześniej (przed złożeniem wniosku) wymagań wydaje się, że po pierwsze przyczyni się do wyeliminowania ewentualnych wątpliwości co do dyskryminacyjnego traktowania poszczególnych producentów, a po drugie będzie w satysfakcjonujący sposób łączył potrzeby PKP PLK z oczekiwaniami rynku.

W tym kontekście należy zwrócić uwagę na zmianę w § 11 ust. 3 SMS-PW-17, gdzie PKP PLK w przekazanym projekcie usunęła zapis o zakazie powielania (niekwestionowanych) badań (zmiana z: *W uzasadnionych przypadkach Biuro ma prawo zażądać od Wnioskodawcy przeprowadzenia dodatkowych badań, przy czym nie mogą one powielać (niekwestionowanych) badań już wykonanych* na obecnie: *W uzasadnionych przypadkach Biuro ma prawo zażądać od Wnioskodawcy przeprowadzenia dodatkowych badań*). Wskazać należy, że wprowadzana zmiana nie gwarantuje, że dodatkowe badania nie będą powtarzać badań już przeprowadzonych na potrzeby oceny zgodności z wymaganiami krajowymi lub europejskimi. Proponuje się jednoznaczne i bezwarunkowe wskazanie, że w ramach procesu uregulowanego procedurą SMS-PW-17, PKP PLK nie będzie wymagać przeprowadzenia badań już przeprowadzonych na potrzeby oceny zgodności z wymaganiami krajowymi lub europejskimi.

Zauważyć należy w tym miejscu, że w § 13 ust. 5 procedury dodano nowy zapis stanowiący, że: *Program badań opracowuje jednostka badawcza. Badania nie mogą powielać badań wykonanych wcześniej w ramach certyfikacji zasadniczej*. Wątpliwości budzi umiejscowienie tego zapisu (§ 13 procedury „Badania eksploatacyjne”). Nie jest zatem jasne, czy w ten sposób zakazane jest jedynie powtarzanie badań w ramach badań eksploatacyjnych, natomiast dozwolone jest np. na etapie certyfikacji ryzyk (PC3), zgodnie z zapisem § 11 ust. 3 procedury: *W uzasadnionych przypadkach Biuro ma prawo zażądać od Wnioskodawcy przeprowadzenia dodatkowych badań*.

W trakcie badań eksploatacyjnych opisanych w § 13 SMS-PW-17 PKP PLK dopuściła jednocześnie prowadzenie badań eksploatacyjnych dla potrzeb uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji i dopuszczenia w rozumieniu SMS-PW-17 (w § 13 ust. 8 procedury). Zgodnie z § 13 ust. 14 negatywna opinia jednostki badawczej lub negatywna opinia Biura stanowi podstawę do odrzucenia wniosku. Zwrócić należy natomiast uwagę, że są to procedury niezależne i negatywna opinia w zakresie procedury SMS-PW-17 nie może automatycznie oznaczać negatywnej oceny w ramach uzyskiwania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji. Brakuje przy tym zapisów świadczących o rozdzieleniu obu procesów. Paragraf 13 SMS-PW-17 powinien być określony jako odrębny wobec przeprowadzania badań na potrzeby wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji proces. W tym aspekcie również wymagają zmiany § 13 ust. 7, 10, 11, 12, 13. Przy łączeniu badań eksploatacyjnych, zgodnie z procedurą SMS-PW-17 i badań na potrzeby uzyskania świadectwa dopuszczenia typu, obecny kształt przepisów powoduje, że dla trybu świadectwowego mogą być stawiane wymagania, które uzależniają jego wynik od wymagań PKP PLK (innych niż te, które zawiera opinia eksploatacyjna), a nie wymagań określonych w przepisach prawa.

Nie jest również jasne, czy intencją PKP PLK było pozostawienie poprzednich nazw obszarów w tekście procedury, czy zmiana nazw tych obszarów tylko w § 1 ust. 3 SMS-PW-17. I tak:

- obszar PC1a w § 1 ust. 3 określony jest: *wstępną kwalifikacją przedmiotu dopuszczenia pod względem jego przydatności użytkowej oraz wpływu na ryzyko eksploatacyjne w warunkach sieci PKP PLK S.A.*, w § 8 nazwany został: *obszarem certyfikacji funkcjonalnej*.
- obszar PC2 w § 1 ust. 3 określony jest: *identyfikacją sposobu wprowadzenia produktu do obrotu*, w § 10 nazwany został: *obszarem weryfikacji certyfikacji zasadniczej*.
- obszar PC3 w § 1 ust. 3 określony jest: *dowodnym rozpoznaniem w obszarze nie objętym procesami ocen zgodności opartymi o wymagania zasadnicze lub podstawowe wraz z ustaleniem wpływu na cały podsystem i potwierdzeniem przydatności*, w § 11 nazwany został: *obszarem certyfikacji ryzyk*.
- obszar PC4 w § 1 ust. 3 określony jest: *dookreśleniem szczególnych warunków kontroli jakości w przypadku takich potrzeb i możliwości* w § 12 nazwany został: *obszarem audytu jakościowego*.

Kwestia nazw jest istotna, ponieważ zakres sprawdzeń dokonywanych przez PKP PLK w ramach tych obszarów jest przedmiotem petycji podmiotów podlegających tej procedurze.

Należy zwrócić ponadto uwagę na dodanie w nowej wersji ust. 7 w § 18: *Dopuszcza się przeprowadzenie badań eksploatacyjnych EiT w oparciu o szczegółowe regulacje wewnętrzne obowiązujące w Spółce*. Działania podejmowane obecnie przez organy administracji dążą do doprecyzowania tej procedury, by ograniczyć dowolność postępowania z konkretnymi wnioskami. Zapis dodany w poprawionym projekcie przez PKP PLK odsyła do niesprecyzowanych regulacji i może wprowadzać daleko idącą swobodę w postępowaniu.

Dodatkowo nie jest jasne również, w jakim celu w obszarze PC3 „Certyfikacja ryzyk” Procedury zawarta została weryfikacja pod względem funkcjonalno-użytkowym i ekonomicznym skoro, jak wynika z definicji na str. 11 Procedury, jest to weryfikowane w obszarze PC1a. Z definicji „obszaru certyfikacji funkcjonalnej” wynika, że jest to analiza wstępna, natomiast w karcie procesu (załącznik 6) wskazano, że kwestie te zawarte są w obszarze certyfikacji funkcjonalnej.

Zwrócić należy uwagę, że aspekty sprawdzane w ramach obszaru PC3 wynikają nie z karty procesu ani samego opisu procesu zawartego w § 11 SMS-PW-17, lecz z definicji „obszaru certyfikacji ryzyk” w § 6 ust. 1 pkt 4 Procedury. W konsekwencji wydaje się, że sprawdzenia dokonane w ramach tego obszaru są niesprecyzowane.

Co istotne, wzór umowy w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych zawarty w załączniku nr 5 Procedury jest odmienny od wzoru porozumienia zawartego w Rozporządzeniu 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, dalej zwanym: „Rozporządzeniem 720”) – wskazać tu w szczególności należy na kwestię sposobu wskazywania terminu przeprowadzenia prób eksploatacyjnych – Rozporządzenie 720 wymaga tu wskazania daty dziennej. Obecnie przewidziane w procedurze rozwiązanie może prowadzić do niezgodności procesu z przepisami Rozporządzenia 720 w sytuacji, w której PKP PLK i wnioskodawca chcieliby przeprowadzić próby eksploatacyjne zarówno na potrzeby uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji oraz jak i na potrzeby sprawdzenia wymagań stawianych przez PKP PLK. Należy zatem zapewnić, żeby wzór umowy zawarty w procedurze SMS-PW-17 był zgodny ze wzorem porozumienia zawartym w rozporządzeniu lub wprowadzić w procedurze zastrzeżenie, zgodnie z którym w sytuacji przeprowadzania prób eksploatacyjnych na sieci kolejowej PKP PLK na potrzeby uzyskania świadectwa

dopuszczenia do eksploatacji obowiązujący wzór porozumienia zawarty jest w Rozporządzeniu 720.

Nie jest jasne, co oznacza w definicji „obszaru certyfikacji ryzyk” w § 6 ust. 1 pkt 4 zdanie: „w zakresie niezwerifikowanym w ramach sprawdzeń realizowanych dla potrzeb wprowadzenia do obrotu, w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem”. Jeśli intencją PKP PLK jest wskazanie na zakres niezwerifikowany w ramach oceny zgodności, powinno to zostać tak ujęte.

Warte doprecyzowania jest również pojęcie „sposobu wprowadzenia do obrotu” zawarte w definicji „obszaru weryfikacji certyfikacji zasadniczej” w § 6 ust. 1 pkt 3 Procedury. Należy tutaj wskazać, czy intencją Strony jest wyłącznie żądanie przedstawienia dokumentu, na podstawie którego można wyrób wprowadzić do obrotu, czy też sformułowanie to obejmuje inne kwestie.

Zauważyć należy, że karta procesu wskazana w załączniku nr 6 do Procedury nie obejmuje obszaru PC3 poza RAMS, co powoduje wątpliwości co do faktycznego zakresu sprawdzeń dokonywanego w ramach obszaru PC3. Dalej należy wskazać, że w ramach obszaru 4: obszar certyfikacji zasadniczej który dotyczy wymagań zasadniczych zgodnie z Dyrektywą w pkt 4.9 i 4.10 wskazane są aprobaty techniczne które pozostają poza tą Dyrektywą. Nie jest również zrozumiała istota pytań, czy wyrób spełnia wymagania zasadnicze zgodnie z określoną normą skoro ten obszar ma sprowadzać się do ustalenia, czy jest wydany dokument dopuszczenia. Większość pytań karty procesu w tym obszarze sugeruje, że PKP PLK sprawdza, czy wyrób jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami, co jest niezgodne z ogólnym zamierzeniem sprawdzenia istnienia dokumentów potwierdzających wprowadzenia do obrotu wyrobu zgodnie z prawem.

Reasumując, poprawiony projekt – wersja 1.1 procedury SMS-PW-17 wciąż wymaga zmian, by usunąć wszystkie wątpliwości w zakresie zgodności z przepisami i adekwatności zawartych w niej rozwiązań.

JAN SIUDECKI
DYREKTOR DEPARTAMENTU
ZEZWOLEŃ TECHNICZNYCH I
INTEROPERACYJNOŚCI
*/Dokument podpisano kwalifikowanym podpisem
elektronicznym./*

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

Informacje w tej sprawie można uzyskać pod numerem tel.:
22 749 15 30

Urząd Transportu Kolejowego – Departament Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności