

Warszawa, dnia 29 marca 2018 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

DZTI-WI.070.10.2016.35.LKB

Vossloh Skamo sp. z o.o.

ul. Kolejowa 18 a
63-460 Nowe Skalmierzyce

Precon Polska sp. z o.o.

ul. Domaniewska 47
02-672 Warszawa

na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2014 r. poz. 1195 z późn. zm.), w nawiązaniu do petycji spółki Vossloh Skamo sp. z o.o. dotyczącej wyjaśnienia prawidłowości postępowania spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, w związku z wprowadzeniem i stosowaniem procedury SMS-PW-17 „Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii, przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” zawiadamiam o sposobie załatwienia petycji.

W wyniku podjętych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego interwencji¹ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwane dalej „PKP PLK”, opracowała nową wersję procedury SMS-PW-17 „Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”. Procedura ta wprowadzona została do stosowania Uchwałą Nr 1100/2017 r. Zarządu PKP PLK z 13 listopada 2017 r. i obowiązuje jako część systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury.

Główny przedmiot zastrzeżeń zgłaszanych przez Prezesa UTK do poprzednich wersji procedury SMS-PW-17 stanowiła kwestia niespójności niektórych jej postanowień z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.) oraz 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), zwanym dalej „rozporządzeniem 720”. Prezes UTK zwracał uwagę, że procedury wewnętrzne zarządcy infrastruktury nie mogą systemowo podważać wyników oceny zgodności realizowanej na podstawie ww. aktów prawnych. PKP PLK nie powinna zatem wymagać ponownego przeprowadzania badań i testów, które zostały już przeprowadzone w ramach wprowadzenia do obrotu składnika interoperacyjności lub urządzenia i budowli, mającej

¹ Całość korespondencji dostępna pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/urząd/petycje/7702,Petycja-Vossloh-Skamo-sp-z-oo.html>

wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Postanowienia procedury powinny ponadto uwzględniać przepisy rozporządzenia 720 w zakresie kompetencji jednostki oceniającej zgodność i narzuconego rozporządzeniem wzoru porozumienia w przypadku przeprowadzania równolegle prób eksploatacyjnych na podstawie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego na czas określony oraz badań na potrzeby sprawdzenia wewnętrznych wymogów PKP PLK.

W wyniku uwag Prezesa UTK w § 13 ust. 5 wprowadzono stwierdzenie, zgodnie z którym „badania nie mogą powielać badań wykonanych wcześniej w ramach certyfikacji zasadniczej”. Postanowienie to miało na celu zapewnienie, że PKP PLK nie będzie wymagać przeprowadzenia w ramach procedury SMS-PW-17 tych sprawdzeń, które zostały już przeprowadzone w ramach oceny zgodności wyrobu.

Zgodnie z § 13 ust. 9 procedury: „*W przypadku, o którym mowa w ust. 8 [jednoczesne prowadzenie badań na potrzeby uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz dopuszczenia na podstawie SMS-PW-17] zamiast umowy trójstronnej, o której mowa w ust. 1, zawiera się porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych według wzoru określonego w Załączniku nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych.*” Przedmiotowe postanowienie ma prowadzić do wyeliminowania sytuacji, w której producent wyrobu podpisywał z PKP PLK porozumienie w sprawie przeprowadzenia prób eksploatacyjnych na potrzeby uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu niezgodne ze wzorem z rozporządzenia 720.

Rozwiązania w zmienionej procedurze zapewniać mają także, że w przypadku badań prowadzonych jednocześnie na potrzeby uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz dopuszczenia na podstawie SMS-PW-17, w procesie uczestniczy jednostka oceniająca zgodność posiadająca kompetencje wymagane ustawą o transporcie kolejowym. W § 13 ust. 10 procedury stwierdzono: „*W przypadkach, o których mowa w ust. 8, badania muszą być prowadzone przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ustawy o transporcie kolejowym (...)*”.

Ponadto w definicji obszaru certyfikacji ryzyk uwzględniono, że obowiązuje on „*w zakresie nie ujętym w całości lub części w procesach oceny zgodności*”. Doprecyzowano też zakres weryfikacji podlegający obszarowi identyfikacji certyfikacji zasadniczej (PC2). Obecnie z procedury wynika, że obszar ten ma służyć jedynie ustaleniu sposobu wprowadzenia wyrobu do obrotu i zakresu sprawdzeń już przeprowadzonych.

Z powyższego wynika, że w wyniku zmian wprowadzonych zgodnie z sugestiami Prezesa UTK, obecnie obowiązujące postanowienia procedury SMS-PW-17 w wersji z 14 listopada 2017 r. powinny uznawać nadrzędność i konieczność zachowania zgodności wewnętrznej procedury PKP PLK z ustawowym trybem dopuszczania do eksploatacji typów budowli i urządzeń, realizowanym przez Prezesa UTK.

Jednocześnie Prezes UTK podtrzymuje opinię wyrażoną w piśmie z 24 maja 2017 r., a która nie została uwzględniona w zmienionej procedurze, iż wymagania dla poszczególnych wyrobów objętych procedurą SMS-PW-17 powinny być uprzednio dostępne dla wszystkich producentów w celu uniknięcia wątpliwości co do równego traktowania.

Ponadto przypominam, że akceptacja systemów zarządzania bezpieczeństwem zarządców infrastruktury następuje po weryfikacji kryteriów określonych 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). Kryteria te uwzględniają także konieczność kontroli ryzyka

związanego z korzystaniem z dostawców i podwykonawców za pomocą odpowiednich procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem. Na szczególną uwagę w tym kontekście zasługują wymagania ujęte w pkt B „Kontrola ryzyka związanego ze świadczonymi usługami utrzymania i dostarczaniem materiałami”, pkt C „Kontrola ryzyka związanego z zaangażowaniem wykonawców i kontrolą dostawców” oraz pkt M „Procedury i metody przeprowadzania oceny ryzyka i wdrażania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności” załącznika nr 2 do rozporządzenia. Ewentualna analiza omawianych procedur pod kątem zachowania warunków uczciwej konkurencji, czy respektowania zakazu dyskryminacji w obrocie gospodarczym należy do kompetencji innych organów.

IGNACY GÓRA
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO
*/Dokument podpisano kwalifikowanym podpisem
elektronicznym./*

Do wiadomości:

1. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
plac Powstańców Warszawy 1
00-950 Warszawa
2. Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Informacje w tej sprawie można uzyskać pod numerem tel.:
22 749 15 30
Urząd Transportu Kolejowego – Departament Techniki i Wyrobów