



Warszawa, 18 grudnia 2015 roku

Pan Ignacy Góra
Wiceprezes
ds. Techniki i Bezpieczeństwa
Ruchu Kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

URL: www.utk.gov.pl
2015 -12- 18
Nr RPW
Ilość załączników *Miejsce*

wysłano:
oryginał poleconym za zwrotnym poświadczeniem odbioru
kopia mailem na adres: wiceprezes@utk.gov.pl

Szanowny Panie Prezesie,

niniejszym pismem nawiązujemy do rozmów przedstawicieli Izby Gospodarczej Transportu Lądowego oraz Stowarzyszenia Wagony Prywatne z przedstawicielami Urzędu, jakie odbyły się podczas spotkań w dniach 25 listopada oraz 1 grudnia br. odnośnie wszczętych ostatnio przez UTK postępowań administracyjnych w sprawie wyłączenia z eksploatacji wagonów kolejowych RIV oraz TSI, z powodu nie posiadania przez te wagony oddzielnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wydawanego przez Prezesa UTK na podstawie art. 23b ust. 2 Ustawy o Transporcie Kolejowym.

Zgodnie z ustaleniami, poniżej przedstawiamy wspólne stanowisko IGTL oraz SWP w przedmiotowej sprawie. Już podczas spotkania podzieliliśmy wagony na dwie zasadnicze grupy tj. wagony dopuszczone do eksploatacji na podstawie Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV) („wagony RIV”) oraz wagony dopuszczone do eksploatacji po wejściu w życie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie („wagony TSI”). Poniższe stanowisko zawiera analogiczny podział.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Al. Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa
tel. +48 22 654 09 42, fax. +48 22 654 08 96, e-mail: igt@igt.pl; www.igt.pl
NIP: 527-10-49-972; REGON: 011594198; KRS nr: 0000130913
Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy KRS
Konto: Bank Pekao SA, I o/W-wa - filia, Nr rachunku 92 1240 1037 1111 0000 0693 2684

1. WAGONY RIV

1.1 Umowa RIV

Eksplatacja wagonów towarowych w kolejowym ruchu międzynarodowym przed wejściem w życie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie odbywała się na podstawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji, wydawanych zgodnie z Przepisami o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV). Umowa RIV, w punkcie 1.2 określiła jednoznacznie zakres jej zastosowania, wskazując, że dotyczy wagonów próżnych i ładownych, zarówno tych, które są przedmiotem międzynarodowej umowy przewozu CIM, jak i wagonów będących przedmiotem umowy w ruchu wewnętrznym (krajowym).

1.2 RIV a Dyrektywa 2008/57/WE

Dyrektywa 2008/57/WE, która weszła w życie w dniu 19 lipca 2008 roku, wprowadziła nowe unijne zasady dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych. Jednocześnie jednak wprowadziła regulację dalszej eksploatacji wagonów RIV, potwierdzając w art. 21 ust 12, iż „Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wydane przed dniem 19 lipca 2008 r., w tym zezwolenia wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym (RIC; Regolamento Internazionale Carrozze) i Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV; Regolamento Internazionale Veicoli), zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich wydano te zezwolenia. Niniejszy przepis jest nadrzędny wobec art. 22-25.”

1.3 COTIF

Dodatkowo Konwencja COTIF, której Polska jest sygnatariuszem, wprowadzając przepisy przejściowe w art 19 par 2 Załącznika G (ATMF – Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do przewozu międzynarodowego) potwierdził zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wagonów RIV „Z datą wejścia w życie niniejszych jednolitych przepisów, istniejące pojazdy oznakowane RIV lub RIC na dowód aktualnej zgodności z - odpowiednio - warunkami technicznymi Umowy RIV 2000 (wersja poprawiona z dnia 1 stycznia 2004 r.) lub Umowy RIC, uznaje się za dopuszczone do eksploatacji na sieciach państw członkowskich w zgodzie z ich kompatybilnością z infrastrukturą kolejową, do której są dopuszczone przez jedno z państw członkowskich (zgodnie z oznaczeniami na wagonie).

1.4 Regulacja krajowa a Dyrektywa 2008/57/WE

Należy zwrócić uwagę na obowiązującą w systemie prawnym Unii Europejskiej zasadę pro-unijnej wykładni prawa krajowego, która statuuje obowiązek interpretowania prawa krajowego przez organy stosujące państw członkowskich Unii Europejskiej zgodnie z prawem unijnym. W stosunku do dyrektyw, powyższe wynika m.in. z art. 288 akapit 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym dyrektywa wiąże każde państwo członkowskie, do którego jest kierowana, w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty. W procesie stosowania pro-wspólnotowej wykładni, normy prawne prawa krajowego powinny być interpretowane w celu zapewnienia zgodności z prawem Unii Europejskiej tak dalece, jak jest to możliwe na podstawie prawa krajowego, w świetle treści i celu dyrektywy, aby osiągnąć rezultat w niej określony.

W pkt 2 preambuły Dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei wskazano: „Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych właściwe jest, w szczególności, poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej, jak przewiduje art. 155 Traktatu.” Zgodnie z pkt 7 preambuły: „Istnieją poważne rozbieżności pomiędzy krajowymi przepisami oraz przepisami wewnętrznymi i specyfikacjami technicznymi mającymi zastosowanie do kolei, gdyż uwzględniają one techniki specyficzne dla przemysłu krajowego oraz określają konkretne wymiary i rozwiązania, jak też cechy specjalne. Sytuacja ta uniemożliwia bezproblemowy przejazd pociągów na terytorium całej Wspólnoty.” oraz pkt 8: „Na przestrzeni lat sytuacja ta spowodowała bardzo bliskie powiązania między krajowymi przemysłami kolejowymi i kolejami krajowymi ze szkodą dla prawdziwego otwarcia rynków. Celem poprawienia ich konkurencyjności na poziomie światowym niezbędny jest otwarty, konkurencyjny rynek europejski dla tych przemysłów.”. Na mocy pkt 22 preambuły: „Przyjęcie podejścia stopniowego spełnia specjalne potrzeby celu interoperacyjności systemu kolei, który charakteryzuje się starą infrastrukturą kolejową i taborem wymagającymi dużych inwestycji na dostosowanie lub odnowienie, przy czym należy szczególnie uważać na to, by nie stawiać kolei w niekorzystnej sytuacji ekonomicznej w porównaniu z innymi rodzajami transportu.”, a także pkt 27: „Wprowadzenie w życie przepisów dotyczących interoperacyjności systemu kolei nie powinno stwarzać nieuzasadnionych barier, w kategoriach kosztów i korzyści utrzymania istniejącej sieci kolejowej każdego z państw członkowskich, lecz musi ono sprzyjać utrzymaniu celu interoperacyjności.” Uwagę zwrócić należy również na treść pkt 31, 33, 42 Dyrektywy.

Z treści preambuły Dyrektywy wynika, iż celem prawodawcy unijnego jest zmniejszenie przeszkód dla przedsiębiorców kolejowych przy założeniu, że państwa członkowskie tworzą co do zasady obszar bez granic wewnętrznych. Jako priorytetową traktuje się zasadę wzajemnego uznawania, otwarcia rynków oraz zmniejszania różnic ekonomicznych pomiędzy koleją a innymi środkami transportu. Nie bez znaczenia jest również umiejscowienie przepisu art. 21 ust. 12 Dyrektywy.

Art. 21 ust. 1 Dyrektywy wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. W art. 21 ust. 5 wskazano, że dopuszczenie udzielone przez jedno państwo członkowskie jest ważne we wszystkich pozostałych państwach członkowskich. Nie ulega zatem wątpliwości, że skoro zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wydane przed dniem 19 lipca 2008 r., w tym zezwolenia wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności przepisów RIC i RIV, zachowują ważność, zgodnie z art. 21 ust. 12 Dyrektywy, to powyższe odnosi się do zakresu, w jakim obowiązują zezwolenia, o których mowa w art. 21 ust. 1 i ust. 5 Dyrektywy. Przepisy te nie rozróżniają zaś zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla ruchu międzynarodowego bądź krajowego (oryginalne dopuszczenie wg RIV uprawniało dany wagon do eksploatacji nie tylko wewnątrz krajowej ale i międzynarodowej tzn. obejmującej także przewozy krajowe, w odróżnieniu od wagonów posiadających dopuszczenia tylko wewnątrz krajowe, a nie posiadające dopuszczenia wg RIV). Inna interpretacja w istocie pozostawałaby w sprzeczności z założeniami i celami Dyrektywy wyrażonymi w jej preambule.

Na marginesie warto również zauważyć, że zastosowanie wykładni *a maiori ad minus* (komu wolno więcej, temu tym bardziej wolno mniej) w kontekście przytoczonych uwag i założeń Dyrektywy, przy założeniu, iż dopuszczenie do eksploatacji pojazdu na podstawie przepisów RIC i RIV wymaga spełnienia tych samych bądź bardziej rygorystycznych warunków w stosunku do dopuszczenia do eksploatacji w ruchu krajowym na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym, prowadzi do wniosku, że skoro dany pojazd kolejowy został dopuszczony do ruchu międzynarodowego, to powinien zostać dopuszczony również do ruchu krajowego bez potrzeby uzyskiwania dodatkowych zezwoleń.

Podsumowując, należy zatem przyjąć, że w zgodzie z celami Dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei winno być dopuszczenie możliwości wykonywania przewozów krajowych przez pojazd kolejowy, posiadający zezwolenie na eksploatację wydane na podstawie przepisów RIC i RIV.

Przepisy Dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie zostały implementowane do polskiego porządku prawnego ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230 poz. 1372). Zgodnie z jej art. 2 ust. 1: „Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz dokumenty dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych w ruchu międzynarodowym wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym (RIC) i Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV), zachowują ważność i uprawniają do wykonywania przewozów kolejowych zgodnie z warunkami, na jakich te dokumenty zostały wydane.” Jednym z takich warunków, wynikającym bezpośrednio z treści Umowy RIV, jest dopuszczenie do eksploatacji zarówno w ruchu międzynarodowym jak i w ruchu krajowym.

Co więcej, postawa Urzędu Transportu Kolejowego, akceptującego przez prawie 4 lata dotychczasową praktykę eksploatacji wagonów RIV na terenie Polski po wejściu w życie przepisów art. 23 a-j Ustawy o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 roku z późn. zm. (od 28 stycznia 2012 roku) również w naszym przekonaniu potwierdziła powszechne rozumienie prawa eksploatacji wagonów RIV zarówno na terenie całej Unii Europejskiej jak i na terenie każdego z jej państw członkowskich.

Niezależnie od powyższego, obiektywnie należy stwierdzić, że nie ma żadnych przesłanek natury ani technicznej ani związanych z bezpieczeństwem przewozów kolejowych, które pozwalałyby stwierdzić, że wagony RIV, posiadające dopuszczenie do ruchu na rynku europejskim nie powinny być eksploatowane w ruchu krajowym. Nie ma też żadnych przepisów prawa, ani unijnego ani prawa polskiego, które mogłyby stanowić podstawę do innej klasyfikacji wagonów RIV poruszających się - bądź to stale, bądź to czasowo - wyłącznie w obrębie jednego kraju członkowskiego.

Ponadto, należy podnieść jeszcze jedną kwestię: posiadanie przez dany wagon RIV zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w Polsce wydane przez Prezesa UTK, nie jest nigdzie w żaden sposób możliwe do odczytania z wagonu wprost. Są to dane zawarte jedynie w rejestrze ECVVR, do którego dostępu nie mają ani przewoźnicy ani dysponenci wagonów, jedynie uprawnione instytucje (takie jak krajowe NSA), względnie w rejestrach NVR (choć nie mamy tu pewności). Zatem faktyczne kontrolowanie przez przewoźnika czy dany wagon w pociągu posiada zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w Polsce jest realnie niemożliwe (sprowadzało by się bowiem do pisemnego wystąpienia do UTK o udzielenie odpowiednich informacji i oczekiwanie na odpowiedź). Z przyczyn oczywistych jest to po prostu nierealne – tak długo jak nie będzie dostępu on-line do odpowiednich danych zawartych w rejestrze NVR i/lub ECVVR. Jedyną kontrolą przewoźnika dot. możliwości przewozu danego wagonu w przewozie krajowym bądź międzynarodowym jest – zgodnie z postanowieniami AVV – posiadanie przez wagon ważnej tafarety czynności utrzymaniowych oraz posiadania dopuszczenia odpowiednio do komunikacji wewnątrz krajowej (kod interoperacyjności czyli dwie pierwsze cyfry numeru wagonu: 44 lub 84) lub komunikacji międzynarodowej (kod interoperacyjności np. 23, 33 lub 37 w przypadku dopuszczenia wg RIV).

Wniosek:

W związku z powyższym, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego oraz Stowarzyszenie Wagony Prywatne stoją na stanowisku, że wagony RIV mogą być eksploatowane na terenie Polski bez konieczności uzyskiwania oddzielnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wydawanego przez Prezesa UTK na podstawie art. 23b ust. 2 Ustawy o Transporcie Kolejowym, a wszczęte przez UTK postępowania administracyjne w sprawie wyłączenia z eksploatacji wagonów kolejowych RIV z powodu nie posiadania przez te wagony oddzielnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, są nieuzasadnione.

1.5 Zasady obecnego eksploataowania wagonów RIV

Powołane powyżej przepisy jednoznacznie potwierdzają, że wagony RIV mogą być eksploatowane w ruchu kolejowym na obszarze Unii Europejskiej po wejściu w życie Dyrektywy 2008/57/WE „zgodnie z warunkami, na jakich te dokumenty zostały wydane”, co w odniesieniu do obszaru eksploatacji wynikającego bezpośrednio z Umowy RIV oznacza zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zarówno w ruchu międzynarodowym jak i w ruchu krajowym.

Zwracamy jednocześnie uwagę, że Dyrektywa 2008/57/WE w swojej treści stwierdza, że jej celem jest m.in. „umożliwienie obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych...”. Takie sformułowanie w odniesieniu do wagonów RIV, których dopuszczenie do eksploatacji zostało potwierdzone bez wprowadzania żadnych limitów ani ograniczeń dotyczących korzystania z tych wagonów na obszarze poszczególnych państw, potwierdza tylko swobodę eksploatacji na terenie całej Unii Europejskiej, w tym na terenie każdego Państwa członkowskiego, bez konieczności uzyskiwania dodatkowych zezwoleń ani dopuszczeń.

Powyższe rozumienie zasad eksploataowania wagonów RIV na terenie krajów Unii Europejskiej (tzn. uznania dotychczasowego dopuszczenia wagonu RIV do eksploatacji zarówno w ruchu pomiędzy państwami członkowskimi jak i na terenie każdego z tych krajów) jest zbieżne z rozumieniem i praktyką wszystkich innych krajów. Wagony spółek będących członkami naszej organizacji oddawane są w dzierżawę podmiotom w wielu krajach unijnych i nie jest nam wiadomo aby w którymkolwiek z nich wprowadzono wymóg uzyskania jakiegokolwiek dodatkowego dopuszczenia wagonów RIV do eksploatacji w ruchu krajowym.

W załączeniu przesyłamy kopie korespondencji emailowej z organami NSA prowadzącymi rejestry wagonów NVR odpowiednio

- 1) w Szwecji (Transportstyrelsen) – korespondencja z dnia 23.listopada 2015,
- 2) we Francji (EPSF) – korespondencja z dnia 24.listopada 2015.

W obydwu ww. korespondencjach, stanowisko prezentowane przez NSA w Szwecji i we Francji jest jednakowe: wagon zarejestrowany w tamtejszym NVR i posiadający dopuszczenie do ruchu międzynarodowego wg RIV, może być eksploatowany na terytorium całej UE (wszystkich krajów OTIF) bez dodatkowych dopuszczeń. Do korespondencji są dołączone wyciągi z rejestru ECVVR dla przykładowych wagonów (będących notabene przedmiotem niektórych z postępowań w tej sprawie prowadzonych przez UTK).

Dodatkowo, załączamy też kopię pisma EBA (Eisenbahn-Bundesamt - organ NSA w Niemczech), skierowanego do Deutsche Bahn AG, z dnia 03.05.2012 r., w którym EBA wyjaśnia, że wagony zagraniczne RIV zasadniczo nie wymagają dodatkowych zezwoleń w myśl niemieckich przepisów prawa (EBO – Eisenbahn- und Betriebsordnung, tj. Kodeks Eksploatacji Infrastruktury Kolejowej), aby mogły być eksploatowane na obszarze obowiązywania EBO – tj. Niemiec.

2. WAGONY TSI

2.1 Wprowadzenie Dyrektywy 2008/57/WE

W dniu 19 lipca 2008 roku, Dyrektywa 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie wprowadziła nowe unijne zasady dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych. Zamknęła ona najważniejszy etap procesu, którego celem jest umożliwienie powszechnego korzystania z różnych systemów kolejowych w państwach członkowskich oraz bezproblemowego i bezpiecznego przechodzenia z sieci jednego państwa członkowskiego do sieci innego państwa członkowskiego, zainicjowany w ramach dyrektywy 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz dyrektywy 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. W ramach tych dyrektyw wypracowano kilka rozwiązań technicznych (tak zwanych technicznych specyfikacji interoperacyjności - TSI).

Obydwie te dyrektywy zostały zmienione i zaktualizowane dyrektywą 2004/50/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. Zakres stosowania dyrektywy w sprawie systemów kolei konwencjonalnych został rozszerzony i objął całą sieć europejską, aby odpowiedzieć na wymogi związane z całkowitym otwarciem sieci kolejowej na usługi w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu towarowego (styczeń 2007 r.) i międzynarodowego przewozu osób (styczeń 2010 r.). Dyrektywa 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r., zmieniona dyrektywą 2009/131/WE i dyrektywą 2011/18/UE, połączyła w jeden tekst poprzednie dyrektywy. Istotą tej dyrektywy jest zasada wzajemnego uznawania przez inne państwa członkowskie pojazdów, które zostały już sprawdzone i dopuszczone do ruchu w jednym z państw członkowskich.

2.2 Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (Dyrektywa)

Zgodnie z art. 21 ust. 1 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. UE L 2008.191.1 z późn. zm., dalej: Dyrektywa): „Przed użyciem w sieci pojazd otrzymuje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, które wydaje krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla danej sieci, chyba że w niniejszym rozdziale postanowiono inaczej.”

2.3 Wzajemne uznawanie dopuszczenia do eksploatacji przez państwa członkowskie

Na mocy art. 21 ust. 5 Dyrektywy: „Dopuszczenie udzielone przez jedno państwo członkowskie jest ważne we wszystkich pozostałych państwach członkowskich, bez uszczerbku dla przepisów art. 23 i 25 dotyczących dodatkowych dopuszczeń. Państwa członkowskie dokonują wyjaśnienia poprzez przyjęcie szczególnych przepisów krajowych lub poprzez przepisy krajowe wdrażające niniejszą dyrektywę, jeżeli potrzebne są dodatkowe dopuszczenia zgodnie z odpowiednimi przepisami art. 23 w przypadku pojazdów zgodnych z TSI lub art. 25 w przypadku pojazdów niezgodnych z TSI.”

Należy przy tym pamiętać, że Rozporządzenie Komisji (UE) NR 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE, w pkt 7.1.2 reguluje wzajemne uznawanie pierwszego zezwolenia na oddanie do eksploatacji i zawiera (zgodnie z art. 23 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE) warunki, po spełnieniu których pojazd, który został już dopuszczony do eksploatacji w jednym państwie członkowskim, nie podlega dodatkowym zezwoleniom na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim.

2.4 Regulacja polska

Na gruncie polskim, zmiany do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wprowadziły przepis art. 23c, zgodnie z którym: „*Nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy zgodny z TSI, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków.*”

2.5 Zalecenie Komisji z dnia 5 grudnia 2014 r

W tej perspektywie istotnym dokumentem z punktu widzenia podmiotów eksploatujących na terenie Polski pojazdy kolejowe zgodne z TSI jest Zalecenie Komisji z dnia 5 grudnia 2014 r. w sprawie kwestii związanych z dopuszczaniem do eksploatacji i użytkowaniem podsystemów strukturalnych i pojazdów na podstawie dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE i 2004/49/WE. Zalecenie to wprowadza ogólne zasady dotyczące zezwoleń na dopuszczenie typu, stwierdzając, że:

- “13. *Ani zezwolenie na typ pojazdu ani zezwolenie na dopuszczenie pojedynczego pojazdu do eksploatacji nie powinno być związane z konkretną trasą, przedsiębiorstwem kolejowym, posiadaczami lub podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie.*
14. *Aby nie było konieczne ubieganie się o zezwolenie dla typów pojazdu lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji na konkretnych trasach i aby uniknąć konieczności ponownego ubiegania się o zezwolenie w przypadku, gdy zmieniają się charakterystyki trasy, wszelkie ograniczenia i warunki użytkowania powiązane z zezwoleniem dotyczącym pojazdu należy określić w postaci parametrów zaprojektowanych technicznych charakterystyk infrastruktury, a nie w kontekście geograficznym.”*
16. *Koncepcja typu odnosi się także do kompatybilności trasy. Aby ocenić, czy pociąg będzie mógł poruszać się po danej trasie, przedsiębiorstwo kolejowe porówna cechy pociągu złożonego z pojazdów określonego typu z*

informacjami zamieszczonymi przez zarządcę infrastruktury w rejestrze infrastruktury. Istnieje już obowiązek podawania do wiadomości publicznej charakterystyki infrastruktury przez zarządców infrastruktury (dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie dostępu do sieci; dyrektywy 2004/49/WE, 2008/57/WE i TSI związane z „ruchem kolejowym”, w zakresie ruchu). Do chwili ustanowienia i wypełnienia rejestru infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni publikować przedmiotowe informacje w inny sposób. Nie upoważnia to zarządców infrastruktury do wprowadzania swego rodzaju drugiego dopuszczenia do eksploatacji dla pojazdów lub pociągów przedsiębiorstwa kolejowego.

2.6 Brak przesłanek dodatkowego zezwolenia na terenie Polski

Zgodnie z uzyskaną przez nas informacją UIP, nie są znane okoliczności (punkty otwarte i szczególne przypadki w odniesieniu do infrastruktury na terenie Polski), które uzasadniałyby konieczność uzyskania dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na terenie Polski. Nam jako organizacjom ani poszczególnym przedsiębiorcom, będącym członkami naszych organizacji, również nie są znane takie okoliczności.

Aktualnie brak jest dostępnych konkretnych informacji i danych niezbędnych do oceny infrastruktury kolejowej w Polsce pod kątem jej stopnia zgodności z TSI i ewentualnych punktów otwartych i szczególnych przypadków.

W opisaney sytuacji brak jest obiektywnych, opublikowanych podstaw do stwierdzenia, że infrastruktura, po której poruszają się wagony TSI nie spełnia wymogów TSI, a tym samym podstaw do stwierdzenia, czy występują przesłanki, z których wynikać może obowiązek wystąpienia o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji przez podmioty eksploatujące wagony TSI na terenie Polski (przy założeniu, że wagony te nie spełniają wymogów określonych w powołanym powyżej Rozporządzeniu Komisji (UE) NR 321/2013 z dnia 13 marca 2013, co – wydaje nam się – będzie raczej wyjątkiem niż regułą, bo podmioty gospodarcze ubiegając się o dopuszczenie TSI starają się spełnić jak najszerszy zakres wymagań).

2.7 Procedury wdrożeniowe

Zdajemy sobie sprawę, że szczególnie w Polsce, gdzie stan infrastruktury kolejowej nie jest najlepszy, spełnienie wymogów TSI może wymagać czasu. Dyrektywa 2008/57/WE zawiera jednak już sama w swej treści wytyczne dla takiej sytuacji. Stwierdza ona, że „należy określić procedurę postępowania dla spełnienia zasadniczych wymagań mających zastosowanie do podsystemu, który nie został jeszcze objęty szczegółowymi wymaganiami odpowiedniej TSI. W takim przypadku jednostkami odpowiedzialnymi za ocenę zgodności i za procedury weryfikacji powinny być jednostki notyfikowane, o których mowa w art 20 Dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE.” Ponadto „należy stosować zasadę wzajemnego uznawania: jeżeli pojazd został już dopuszczony w jednym państwie członkowskim, inne państwa członkowskie nie powinny odwoływać się do zasad krajowych, narzucając niepotrzebne wymogi i ponowne weryfikacje...”

Wniosek:

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego oraz Stowarzyszenie Wagony Prywatne wyrażają swoje głębokie zaniepokojenie wszczynaniem przez UTK postępowań administracyjnych w sprawie wyłączenia z eksploatacji wagonów kolejowych TSI z powodu nie posiadania przez te wagony oddzielnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wydawanego przez Prezesa UTK na podstawie art. 23b ust. 2 Ustawy o Transporcie Kolejowym. Mamy do czynienia z sytuacją, gdzie UTK obciąża konsekwencjami nieprawidłowości po stronie infrastruktury właścicieli i użytkowników wagonów, których wagony spełniają wszelkie wymagania techniczne i prawne. Co więcej, nie wywiązanie się – jak rozumiemy – z obowiązków nałożonych na państwa członkowskie Decyzją Komisji z dnia 26 kwietnia 2011 roku, dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych” w zakresie weryfikacji i określenia „punktów otwartych” nie pozwala nam obiektywnie stwierdzić, czy występują przesłanki, z których mógłby wynikać obowiązek wystąpienia przez podmioty eksploatujące wagony TSI o zezwolenie na dopuszczenie ich do eksploatacji na terenie Polski.

W związku z powyższym Izba Gospodarcza Transportu Lądowego oraz Stowarzyszenie Wagony Prywatne stoją na stanowisku, że brak jest podstaw do wszczynania przez UTK postępowań administracyjnych w sprawie wyłączenia z eksploatacji wagonów kolejowych TSI z powodu nie posiadania przez te wagony oddzielnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wydawanego przez Prezesa UTK na podstawie art. 23b ust. 2 Ustawy o Transporcie Kolejowym.

3. KONSEKWENCJE WSZCZYNANIA POSTĘPOWAŃ

Niezależnie od uwarunkowań prawnych powyższego zagadnienia zwracamy uprzejmie Państwa uwagę na następujące aspekty całej sprawy:

3.1 Zaniepokojenie na arenie międzynarodowej, obawy na rynku polskim i zmniejszenie jego konkurencyjności

Wszczęte przez UTK postępowania administracyjne w sprawie wyłączenia z eksploatacji wagonów kolejowych RIV oraz TSI z powodu nie posiadania przez te wagony oddzielnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wydawanego przez Prezesa UTK na podstawie art. 23b ust. 2 Ustawy o Transporcie Kolejowym, wywołały ogromne poruszenie i zaniepokojenie na rynku krajowym wśród przewoźników, właścicieli i użytkowników tych wagonów a także podmiotów gospodarczych wykorzystujących wagony do transportu produktów (do których należą kluczowe dla gospodarki polskiej podmioty, przykładowo dwa polskie koncerny rafineryjne – PKN Orlen i Grupa LOTOS – w zakresie cystern kolejowych do produktów ropopochodnych, oraz największy w tej części Europy koncern chemiczny Grupa Azoty – w zakresie cystern do chemikaliów i do gazów technicznych jak też wagonów samowładowczych). Wg naszych

wstępnych szacunków opartych na rozmowach z naszymi członkami – dysponentami wagonów, ilość takich wagonów eksploatowanych w Polsce sięga kilku - kilkunastu tysięcy, w przynajmniej kilkudziesięciu wersjach-typach konstrukcyjnych. Postępowania te wywołały również natychmiastową reakcję organizacji międzynarodowych (w tym VPI oraz UIP, której członkiem jest Stowarzyszenie Wagony Prywatne). Organizacje te zostały zaalarmowane przez swoich członków – podmioty gospodarcze z różnych państw unijnych, których wagony już stały się przedmiotem postępowań UTK lub które obawiają się, że za chwilę problem może dotyczyć również ich wagonów.

Cała sytuacja stawia rynek polski w bardzo niekorzystnym świetle na arenie międzynarodowej a podmioty polskie, w tym podmioty o strategicznym znaczeniu dla bezpieczeństwa gospodarki polskiej w sytuacji niepewności i niezrozumienia wobec działań organu administracyjnego, który zamiast chronić uderza w interes gospodarczy uczestników rynku.

Konieczność uzyskiwania dodatkowych dopuszczeń na rynek polski i wszczynanie kolejnych postępowań niewątpliwie wpłynie na zmniejszenie atrakcyjności i ograniczenie konkurencyjności rynku polskiego, co bezpośrednio odbije się na interesie ekonomicznym polskich przedsiębiorców.

3.2 Dublowanie dokumentacji i postępowań i oraz generowanie dodatkowych kosztów

3.2.1 Wagony RIV

Wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla wagonów zagranicznych RIV w trybie wg Art. 23g Ustawy o Transporcie Kolejowym wiąże się z koniecznością przeprowadzenia określonych badań tychże wagonów w podziale na poszczególne typy konstrukcyjne przez Podmiot Uprawniony, do czego z kolei konieczne jest zgromadzenie określonej dokumentacji wagonu, w tym jego dokumentacji konstrukcyjnej. Jest to naszym zdaniem niepotrzebne dublowanie dokonanego już wcześniej w innym Państwie członkowskim procesu dopuszczenia do eksploatacji danego typu wagonu. Ponadto, należy zauważyć, że eksploatowane w Polsce zagraniczne wagony RIV to wagony wyprodukowane głównie w latach 70', 80' i 90'. Dokumentacja konstrukcyjna tych wagonów bardzo często już nie istnieje lub jest szczątkowa, nie było bowiem wcześniej obowiązku posiadania takiej dokumentacji przez użytkowników. Zatem, nawet gdyby uprawnione podmioty – przewoźnicy lub dysponenci takich wagonów - chcieli wystąpić do Prezesa UTK z wnioskami o wydanie takich zezwoleń, w zdecydowanej większości wypadków nie byłoby w stanie skompletować wymaganej dokumentacji a tym samym załączyć do wniosku wyników badań, o których mowa w Art. 23b Ustawy. Od strony ekonomicznej, postępowanie także skazane jest na niepowodzenie, nie tyle nawet ze względu na koszty samego wydania zezwolenia przez Prezesa UTK dla każdego z typów wagonów, o które pomyślał wnioskując, ale głównie z powodu kosztów wykonania badań, o których mowa powyżej, przygotowania tłumaczenia zagranicznej dokumentacji wagonów czy też odtworzenia brakującej dokumentacji. W skrajnym przypadku, który jednak dobrze ilustruje problem, może to się sprowadzić do sytuacji, gdy podmiot chcący dokonać choćby jednego obrotu jednym zagranicznym wagonem RIV na terytorium Polski,



musiałby ponieść z tego tytułu koszty przygotowania (skompletowania, tłumaczenia) dokumentacji i badania przez Uprawniony Podmiot oraz koszty uzyskania zezwolenia od Prezesa UTK. Łączna kwota tego rodzaju kosztów w naszej ocenie sięgnąć może kilkunastu-kilkudziesięciu tysięcy złotych! Dodatkowo, czas przeprowadzenia tego procesu zająć może przynajmniej 4 miesiące. Oczywiście pozbawia to kompletnie sensu wykonania takiego pojedynczego (lub krótkookresowego) przewozu transportem kolejowym, a w konsekwencji - zwrócenie się zainteresowanych podmiotów ku transportowi drogowemu.

3.2.2. Wagony TSI

Procedury europejskie, transponowane do regulacji krajowych, regulują w sposób szczegółowy i kompleksowy procedurę dopuszczenia wagonów TSI do eksploatacji, mając na względzie nadrzędną zasadę wzajemnego uznawania przez inne państwa członkowskie pojazdów, które zostały już sprawdzone i dopuszczone do ruchu w innym państwie członkowskim. Wymóg dodatkowego dopuszczenia na terenie Polski jest naszym zdaniem niepotrzebnym dublowaniem części procesu dopuszczenia, który pociągnie za sobą:

- (i) obciążenie po stronie UTK w związku ze złożonymi wnioskami i postępowaniami dopuszczeniowymi;
- (ii) obciążenie po stronie instytutów i jednostek badawczych weryfikujących poszczególne typy wagonów;
- (iii) obciążenie podmiotów gospodarczych pracą związaną z przygotowaniem wniosków o dopuszczenie do eksploatacji typu a potem kolejnego każdego wagonu (zgodność z typem);
- (iv) koszty po stronie podmiotów gospodarczych.

Zwracamy Państwa uwagę, że wszystko to znacznie pogarsza sytuację podmiotów polskich, ale także znacznie obniża atrakcyjność i konkurencyjność polskiego rynku przewozów kolejowych. Paradoksalnie, dyskryminuje podmioty wprowadzające na rynek bezpieczne, nowoczesne wagony TSI, co, z całą pewnością, stoi w sprzeczności z europejską ideą otwartego, pozbawionego granic wewnętrznych europejskiego rynku przewozów kolejną oraz ustawicznego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa tego rynku.

Wydaje nam się, że najwłaściwszym w tej sytuacji krokiem byłoby zajęcie się w pierwszej kolejności kwestią interoperacyjności infrastruktury i wypracowania procedur i linii postępowania mającej na celu doprowadzenie do zgodności infrastruktury i pojazdów kolejowych w zakresie wymagań TSI.

Jesteśmy otwarci na pełną współpracę z Państwem w tym temacie. Z chęcią podzielimy się z Państwem naszą wiedzą praktyczną oraz doświadczeniem zarówno z obszaru działalności polskiej jak i współpracy międzynarodowej.

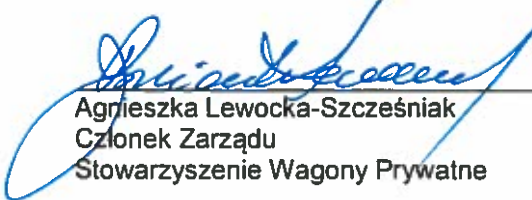
IGTL i SWP

**Pismo do Pana Prezesa Ignacego Góry
odnośnie postępowań w sprawie wyłączenia wagonów RIV i TSI
Strona 13 z 13**

Na zakończenie, raz jeszcze dziękujemy w imieniu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego oraz Stowarzyszenia Wagonów Prywatne za spotkania i konstruktywne podejście do przedstawionych Państwu problemów. Mamy nadzieję na szybkie wypracowanie wspólnych rozwiązań służących rozwojowi polskiego rynku przewozów kolejowych i podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa przewozów.

Z poważaniem,

Wiceprezes Zarządu IGTL
Przewodniczący Sekcji
Wagonów i Spedycji
Korwiel
Przemysław Korwiel


Agnieszka Lewocka-Szcześniak
Członek Zarządu
Stowarzyszenie Wagonów Prywatne

Załączniki

bStrona 1 z 5

Tankwagon

Od: "LALUC Philippe" <phlaluc@atir-rail.com>
Data: 24 listopada 2015 17:35
Do: <biuro@tankwagon.pl>
DW: "KREBS Errol" <ekrebs@atir-rail.com>
Dołącz: 338778815419.pdf; 338778547004.pdf
Temat: TR: placing in service French wagons in Poland

Good afternoon,

Please find here attached the position of EPSF about the entry in service of agons.

Meilleures salutations / Best regards / Mit freundlichen Grüßen

Philippe Laluc

Tel : + 33 1 43 87 88 99
mobile : +33 6 78 79 14 80

De : FONDEMENT Benoit [mailto:Benoit.FONDEMENT@securite-ferroviaire.fr]
Envoyé : mardi 24 novembre 2015 16:21
À : LALUC Philippe <phlaluc@atir-rail.com>
Cc : DUFOUR Francis <Francis.DUFOUR@securite-ferroviaire.fr>
Objet : RE: placing in service French wagons in Poland

Dear Mr Laluc,

Following our phone call, we confirm you that a RIV wagon is authorized in all OTIF member states without additional authorization.

You will find in files attached the extraction of Virtual Vehicle Register for these 2 wagons.

I remain at your disposal.

Best regards,

Benoit FONDEMENT
Direction des Autorisations
Division Materiel roulant
EPSF
60 rue de la Vallée - CS 11758
80017 AMIENS CEDEX 1
☎ 03 22 339 592
☎ 06 89 77 66 85

De : Tankwagon [mailto:biuro@tankwagon.pl]
Envoyé : lundi 23 novembre 2015 09:05
À : LALUC Philippe
Cc : KREBS Errol; FONDEMENT Benoit
Objet : Re: placing in service French wagons in Poland

Dear sirs

Thank you for your comments.
We are fully agree with such explanations and interpretation like yours.

However, please note, the arguments of Polish NSA is bit different in details. Polish NSA stated, that the following wagons, according to dates in the ECVVR (European Virtual Vehicle Register) have its placing in service only in France, and not in Poland. And we would like to get an arguments corresponds to these objections.

That is reason, I would like to ask you, whether can you get any explanation or any position from French NSA (EPSF) about the subject? Have the wagons really its placing in service only in France? Can the EPSF states, that the wagons have placing in service in whole EU (in the whole COTIF area)? It would be very helpfull in our discussions with Polish NSA.

Best regards

Przemysław Korwiel

Wiceprezes Zarządu

Tankwagon sp z o.o.

ul. Św. Ducha 5A/4

70-205 Szczecin

tel. +48 91 4871257

fax: +48 91 4315437

mob. +48 605 542657

www.tankwagon.pl

e-mail biuro@tankwagon.pl

NIP: PL8520702362, REGON: 810040410

KRS: 0000152065 Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie

XIII Wydział Gospodarczy KRS

Kapitał zakładowy 50 000,- PLN

From: [LALUC Philippe](mailto:LALUC.Philippe)

Sent: Friday, November 20, 2015 5:11 PM

To: biuro@tankwagon.pl

Cc: [KREBS Errol](mailto:KREBS.Errol); [FONDEMENT Benoit](mailto:FONDEMENT.Benoit)

Subject: RE: placing in service French wagons in Poland

Good afternoon,

We are quite surprised by the interpretation of directive 2008/57 EC by polish authorities.

- 1) According to Article 21 item 5, an authorisation given by one Member state shall be valid in all member states:

5. An authorisation granted by one Member State shall be valid in all Member States, without prejudice to the provisions of Articles 23 and 25 concerning additional authorisations. Member States shall clarify, by adopting specific national rules or through national provisions implementing this Directive, whether additional authorisations are needed in accordance with the relevant provisions of Article 23 in the case of TSI conform vehicles or Article 25 in the case of non-TSI conform vehicles.

That means that when a wagon is authorized by EPSF in France, the polish authorities cannot refuse the wagon in their country. This is a basic rule within European community.

Furthermore, for wagons built before 2008, the authorization of placing in service according to RIV shall remain valid.

(article 21 §12):

bStrona 3 z 5

12. Authorisations for placing in service which have been granted before 19 July 2008, including authorisations delivered under international agreements, in particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) and RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), shall remain valid in accordance with the conditions under which the authorisations have been granted. This provision takes precedence over Articles 22 to 25.

The wagons in question have been built in :
33 87 788 1541-9 : 1969
33 87 785 4700-4 : 1966

These wagon are then allowed to run on all the European railways.

Meilleures salutations / Best regards / Mit freundlichen Grüßen

Philippe Laluc

Tel : + 33 1 43 87 88 99
mobile : +33 6 78 79 14 80

De : KREBS Errol
Envoyé : vendredi 20 novembre 2015 12:51
À : LALUC Philippe <phlaluc@atir-rail.com>
Objet : Fwd: placing in service French wagons in Poland

Philippe,

Peux-tu regarder cette problématique de TW ?

Merci d'avance
Cdt
Errol

Envoyé de mon iPhone

Début du message transféré :

Expéditeur: Tankwagon <biuro@tankwagon.pl>
Date: 20 novembre 2015 11:32:53 UTC+01:00
Destinataire: Errol Krebs <ekrebs@atir-rail.com>
Cc: Jan Schröder <info@oak-capital.de>
Objet: placing in service French wagons in Poland

Dear Errol

PLease be informed about big problem arised at our customer (and consequently at us) – user of your wagons.
It is problem arised after following and systematic inspection of the customers who is Railway Undertaking by inspectors of the Railway Office in Poland. That is standard control, making one or even couple times per year, at each company having a SMS system. In this issue, inspectors controlled some selected wagons (resgisters, documentation, etc.) – total 12 wagons, incl. 2 of your property
33 87 788 1541-9

2015-12-15


[Vehicles](#) [Reporting](#) [Search Vehicle History](#)

Vehicle Details

1. European Vehicle Number

1.1. Vehicle Number 338778815419
 1.2. Previous Vehicle Number

2. Member State and NSA

2.1. Country FR
 2.2. Name of the NSA E.P.S.F. - NSA-FR

3. Manufacturing Year

3.1. Manufacturing Year 1969

4. EC declaration reference

4.1. Date of declaration 01/01/1969
 4.2. EC declaration reference
 4.3. Name of issuing body (applicant) CFPM
 4.4. Registered Business Number 562075044
 4.5. Address of organisation, street and number Cie FSE de produits métallurgiques - 28, rue de Berry
 4.6. Town PARIS
 4.7. Country Code FR
 4.8. Postal Code 75008

5. Reference to the European Register of Authorised Types of Vehicles

5.1. Reference allowing retrieval of the relevant technical data from ERATV
 5.2. Series

7. Owner

7.1. Name of organisation CFPM
 7.2. Registered Business Number 562075044
 7.3. Address of organisation, street and number Cie FSE de produits métallurgiques - 28, rue de Berry
 7.4. Town PARIS
 7.5. Country Code FR
 7.6. Postal Code 75008

8. Keeper

8.1. Name of organisation CFPM
 8.2. Registered Business Number 562075044
 8.3. Address of organisation, street and number Cie FSE de produits métallurgiques - 28, rue de Berry
 8.4. Town PARIS
 8.5. Country Code FR
 8.6. Postal Code 75008
 8.7. VKM (if available) CFPM

9. Entity In Charge of Maintenance

9.1. Name of organisation	ATIR RAIL
9.2. Registered Business Number	328987862
9.3. Address of organisation, street and number	21, rue de Clichy
9.4. Town	PARIS
9.5. Country Code	FR
9.6. Postal Code	75009
9.7. E-mail address	phlaluc@atir-rail.com

10. Withdrawal

10.1. Mode of disposal	00 - None - The vehicle has a valid registration.
10.2. Withdrawal date	

11. Member State where the vehicle is authorised

Member State numeric code	FR (France)
Additional conditions applicable to the vehicle	<input checked="" type="checkbox"/> RIC <input checked="" type="checkbox"/> RIV <input checked="" type="checkbox"/> TEN
Authorisation number	FR5319691610
Date of authorisation of placing in service	01/01/1969
Authorisation valid until (if specified)	-
Suspension of authorisation	

Restrictions

Coded Restrictions	-
Non Coded Restrictions	-

12. Additional Authorisations and Restrictions

Close


[Vehicles](#) [Reporting](#) [Search](#) [Vehicle History](#)

Vehicle Details

1. European Vehicle Number

1.1. Vehicle Number 338778547004
 1.2. Previous Vehicle Number

2. Member State and NSA

2.1. Country FR
 2.2. Name of the NSA E.P.S.F. - NSA-FR

3. Manufacturing Year

3.1. Manufacturing Year 1966

4. EC declaration reference

4.1. Date of declaration 01/01/1966
 4.2. EC declaration reference
 4.3. Name of issuing body (applicant) ATIR RAIL
 4.4. Registered Business Number 328987862
 4.5. Address of organisation, street and number 21, rue de Clichy
 4.6. Town PARIS
 4.7. Country Code FR
 4.8. Postal Code 75009

5. Reference to the European Register of Authorised Types of Vehicles

5.1. Reference allowing retrieval of the relevant technical data from ERATV
 5.2. Series

7. Owner

7.1. Name of organisation ATIR RAIL
 7.2. Registered Business Number 328987862
 7.3. Address of organisation, street and number 21, rue de Clichy
 7.4. Town PARIS
 7.5. Country Code FR
 7.6. Postal Code 75009

8. Keeper

8.1. Name of organisation ATIR RAIL
 8.2. Registered Business Number 328987862
 8.3. Address of organisation, street and number 21, rue de Clichy
 8.4. Town PARIS
 8.5. Country Code FR
 8.6. Postal Code 75009
 8.7. VKM (if available) ATRR

9. Entity in Charge of Maintenance

9.1. Name of organisation	ATIR RAIL
9.2. Registered Business Number	328987862
9.3. Address of organisation, street and number	21, rue de Clichy
9.4. Town	PARIS
9.5. Country Code	FR
9.6. Postal Code	75009
9.7. E-mail address	phlatuc@atir-rail.com

10. Withdrawal

10.1. Mode of disposal	00 - None - The vehicle has a valid registration.
10.2. Withdrawal date	

11. Member State where the vehicle is authorised

Member State numeric code	FR (France)
Additional conditions applicable to the vehicle	<input type="checkbox"/> RIC <input checked="" type="checkbox"/> RIV <input type="checkbox"/> TEN
Authorisation number	FR5319669330
Date of authorisation of placing in service	01/01/1966
Authorisation valid until (if specified)	-
Suspension of authorisation	<input type="checkbox"/>

Restrictions

Coded Restrictions	-
Non Coded Restrictions	-

12. Additional Authorisations and Restrictions

Close

Tankwagon Szczecin

Od: "Bylander Robert" <Robert.Bylander@transportstyrelsen.se>
Data: 23 listopada 2015 15:44
Do: "Tankwagon" <biuro@tankwagon.pl>
DW: "Elfström Anneli" <Anneli.Elfstrom@transportstyrelsen.se>
Dolącz: 33747880001-0.pdf, 33747880004-4.pdf, 33747880013-5.pdf
Temat: SV: Placing in Service in Poland for wagons registered in Sweden

Dear Sir,

According to Directive 2008/57/EC Article 21 p. 12 can RIV wagons placed in service before 19 July 2008 be operated without additional authorisations. The initial digits "33" in the vehicle are showing this. Thus can the wagon be operated all over EU (including CH and NO).

I have checked in the Swedish NVR and the three vehicles are marked with "RIV". For some reason this is not seen via the ECVVR. I enclose the files for the vehicles with the "RIV" highlighted in yellow. However the "33" in the vehicle number shall be enough for the interoperability.

Best regards
Robert Bylander
Fordon för järnväg, spårväg och tunnelbana

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen, Enhet Teknik och trafik, Sektion Teknik järnväg
Direkt: +46 10 495 55 28

Box 267
SE-781 23 Borlänge

Från: Tankwagon [<mailto:biuro@tankwagon.pl>]
Skickat: den 20 november 2015 12:18
Till: FB-TS-RES-Registrator TS
Kopia: Jan Schröder
Ämne: Placing in Service in Poland for wagons registered in Sweden

Dear sirs

We have following problem concerning wagons beeing our Keepership and ECM, registered here in Swedish Wagons Register.

For your knowledge: our company is the Keeper of wagons (our VKM is TWG), and our activity is rental/hire the wagons to customer (which are e.g. Chemical Plants, Railway Undertakings, Forwarders, etc.) We renting the wagons i.a. to customers in Poland, since many years. Almost all of the wagons beeing registered in Swedish Register, are using in Poland, majority of them even for more than 10 years.

The problem we are talking about, arised after following and systematic inspection of our customers renting our wagon (customer is Railway Undertaking) by Inspectors of the Railway Office in Poland (Urząd Transportu Kolejowego, shortly UTK) – which is the National Safety Authority (NSA) in Poland. In this issue, Inspectors controlled some selected wagons (provided registers, documentation, maintenance, etc.) – including 3 wagons beeing our Keepership registered in Sweden:

33 74 788 0001-0

33 74 788 0004-4

33 74 788 0013-5

and finally stated as follow:

citation (from the enclosed part of letter of the Railway Office, containing the protocol after control of Railway Office had place ca. 1 month ago, and received by customer yesterday):

"...Basis on the extract from European Central Virtual Vehicle Register (ECVVR) has been stated, that the wagons possess the placing in service only in (...) Sweden. From this extract, doesn't result, that the wagons possess placing in service in Poland. According to the Directive of EU Parliament and Council No.

hStrona 2 z 2

2008/57/WE of the day 17 June 2008, Art. 21 it. 1, before the use in the railway network, wagon must get permission for placing in service, which is issued by National Safety Authority adequate for a given railway network ...

In Poland, such permission is issued by the Railway Office (Urząd Transportu Kolejowego – shortly UTK).

According to the Railway Office, such wagons are not approved to service in Poland. According to phone conversation with Inspectors of UTK, our customer would expect in next days to get the Decision from UTK about immediately remove of use these wagons in Poland, under the financing penalty. And it will concern all wagons of this type.

In that situation, we would like to ask you for your explanation in the matter:

Can you please clarify, whether really the above mentioned 3 wagons, as well as all another wagons being our Keepership registered in Sweden, possess the placing in service **only in Sweden**? And don't possess placing in service in Poland? Nor in another countries EU too?

Can you help us in any matter in argumentation with Polish NSA, about ability to service the wagons in Poland? We used the wagons for many many years in Poland, being convinced, that – as the wagons having RIV-approval – they can be used without limitation in another countries of EU (taking into account the TSI requirements – which the wagons doesn't fulfill). Now, from the letter of Polish NSA, it seems, we shouldn't have a right to use the wagons in Poland, maybe in another countries – except Sweden – too .

Waiting kindly your reply, really believing, you could help us

Best regards

Przemysław Korwiel

Wiceprezes Zarządu

Tankwagon sp z o o

ul. Św. Ducha 5A/4

70-205 Szczecin

tel +48 91 4871257

fax: +48 91 4315437

mob +48 605 542657

www.tankwagon.pl

e-mail: biuro@tankwagon.pl

NIP: PL8520702362, REGON: 810040410

KRS: 0000152065 Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie

XIII Wydział Gospodarczy KRS

Kapitał zakładowy 50.000,- PLN



Ta wiadomość została sprawdzona na obecność wirusów przez oprogramowanie antywirusowe Avast.

www.avast.com

33 74 7880 001 0

Fordonsnummer	Typbeteckning/Version	Diarienummer
33 74 7880 001 0	AMB540-631	0

Godkännanden

Godkännande	Diarienummer	Fordonsgodkännande	Giltig fr.o.m.	Giltig t.o.m.	EIN	Övriga tillstånd	Kommentar	Villkor	Typ
1		Tillsvidare godkännande	1991-01-01			Godkänd enligt ÖR RIVS artikel			

Allmänna uppgifter

Tidigare fordonnummer		Referens till ERATV	
Ansökantyp	Registrerad	Museifordon	Nej
Sökande företag	AB Tankvagnar	RFID a-ände	
Medlemsstat	74 Sverige SE	RFID b-ände	
Säkerhetsmyndighet		Registrerat datum	2010-11-29
Tillverkningsår	1967	Tankkod	
Tillverkare	Christian Ohlsson		
Serienummer	7C031		
Datum för EG-kontrollförklaring			
Utfärdare av EG-Kontrollförklaring			
Referens till EG-kontrollförklaring			

Registeravgift

2015 Avgift betald

Godkänd i medlemsstat	Giltig fr.o.m.	Giltig t.o.m.	EIN	Återkallat	Första godkännande	Typ	Säkerhetsmyndighet
74 Sverige SE			Nej	Nej			

Körförbud

Körförbud gäller fr.o.m.
Diarienummer

Avställning

Avställningsdatum fr.o.m.
Avställningsdatum t.o.m.
Orsak till/Avställning

Fordonsinnehavare

Innehavare Tankvagnar sp. z. o. o. (TWG)
Innehavare fr.o.m.

Underhållsansvarig enhet

Underhållsansvarig Tankvagnar sp. z. o. o.
Underhållsansvarig fr.o.m. 2013-11-04
ECM Status
Giltigt t.o.m.
EIN

Ägare

Ägare	Ägare fr.o.m.	Kontaktföretag
OMK Capital Rail Invest GmbH	2014-06-01	Je

Tekniska grunduppgifter

Attribut	Värde	Enhet (min/max)
Bromsblock	Gjutjärnsblock	

Tillhör fordonstyp - AMB540-631 / -**Allmänt**

Diarienummer
1

Status Läst
Typbeteckning AM5540-631
Version
Fordonets kategori Godsivagn
Fordonets underkategori 2 - Cisterovagn, metallkastern
Beskrivning

Tekniska grunduppgifter

Grunddata

Attribut	Värde	Enhet(min/max)	Avvikelse	Avvikelse giltigt t.o.m.
Egenvikt	22.4	ton		
Langt över buffertar	14500	mm (3000/)		
Fordonets lastprofil	G1			
Klimatzon	1(riv)			
Största tillåtna hastighet, lastad	100	km/h		
Största tillåtna hastighet, glastad	100	km/h		
Maximal rålförhållningsgrad	100	mm		
Minst. kurvradie	50	m (357)		
Antal axlar/hjulpar	4	st		
Största inre axelavstånd	10500	mm (100/17500)		
Hjulprofil	S3 Normalprofil			
Spårvidd	1435			
Maximal axellast	20	ton/axel		
Bromsvikt G	41	ton		
Bromsvikt P	49	ton		
Första spårledningssystemet	nej			

33 74 7880 004 4

Fordonsnummer Typbeteckning/Version Diarienummer
 33 74 7880 004 4 AMB540-631/- 0

Godkännanden

Godkännande	Diarienummer	Fordonsgodkännande	Giltig fr.o.m.	Giltig t.o.m.	EIN	Övriga tillstånd	Kommentar	Villkor	Typ
1	---	Tillvärdare godkännande	1991-01-01			RIV-avtal Godkänd enligt OR			

Allmänna uppgifter

Tidigare fordonsnummer		Referens till ERATV	
Ansökantyp	Registrerad	Muselfordon	Nej
Sökande företag	AB Tankvagnar	RFID a-bände	
Medlemsstat	74 Sverige SE	RFID b-bände	
Säkerhetsmyndighet		Registrerat datum	2015-11-29
Tillverkningsår	1967	Tankkod	
Tillverkare	Christian Ohlsson		
Serienummer	70034		
Datum för EG-kontrollförklaring			
Utförare av EG-kontrollförklaring			
Referens till EG-kontrollförklaring			

Registeravgift

2015 Avgift listad

Godkänd i medlemsstat	Giltig fr.o.m.	Giltig t.o.m.	EIN	Aterkallat	Första godkännande	Typ	Säkerhetsmyndighet
74 Sverige SE				Nej	Nej		

Körförbud

Körförbud gäller fr.o.m.
 Diarienummer

Avställning

Avställningsdatum fr.o.m.
 Avställningsdatum t.o.m.
 Orsak till/Avställning

Fordonsinnehavare

Innehavare Tankvagn sp. z. o. o. (TWG)
 Innehavare fr.o.m.

Underhållsansvarig enhet

Underhållsansvarig Tankvagn sp. z. o. o.
 Underhållsansvarig fr.o.m. 2013-11-04
 ECM Status
 Giltigt t.o.m.
 EIN

Ägare

Ägare	Ägare fr.o.m	Kontaktföretag
DAK Capital Real Invest GmbH	2014-06-01	Ja

Tekniska grunduppgifter

Attribut	Värde	Enhet(m/n/max)
Bronsblock	Gjutjärmsblock	

Tillhör fordonstyp - AMB540-631 / -

Allmänt

Diarienummer 1

Status	Läst
Typbeteckning	AMB549-631
Version	-
Fordonets kategori	Gädsvagn
Fordonets underkategori	2 - Cisternvagn, mistelkistern
Beskrivning	

Tekniska grunduppgifter

Grunddata

Attribut	Värde	Enhet(min/max)	Avvikelse	Avvikelse giltigt t.o.m.
Egenvikt	22,4	ton		
Längd över buffert	14500	mm (3600/)		
Fordonets lastprofil	G1			
Kilometer	1 (riv)			
Största tillåtna hastighet, lastad	100	km/h		
SÄBst (tillåtna hastighet, oläst)	100	km/h		
Maximal tillåtna vagnsbelastning	100	ton		
Minsta kurvradie	50	m (35/)		
Antal axelrullpar	4	st		
Största inre axelavstånd	10560	mm (100/17500)		
Hjulprofil	SJ Tverra profil			
Spårvidd	1435			
Maximal axellast	20	ton/axel		
Öron svikt G	44	ton		
Öronsvikt P	45	ton		
Förns spårställningsrestriktioner	(se)			

33 74 7880 013 5

Fordonsnummer	Typbeteckning/Version	Diarienummer
33 74 7880 013 5	MB540-631/-	0

Godkännanden

Godkännande	Diarienummer	Fordonsgodkännande	Giltig fr.o.m.	Giltig t.o.m.	EIN	Övriga tillstånd	Kommentar	Villkor	Typ
1	—	Tillvägare godkännande	1991-01-01			RVC ävtal Godkänd enligt GP			

Allmänna uppgifter

Tidigare fordonnummer		Referens till ERATV	
Ansökantyp	Registrerad	Muselfordon	Nej
Sökande företag	Tankwagon sp. z. o. o.	RFID a-ände	
Medlemsstat	74 Sverige SE	RFID b-ände	
Säkerhetsmyndighet		Registrerat datum	2010-11-29
Tillverkningsår	1967	Tankkod	
Tillverkare	Falkenberg		
Serienummer	13368		
Datum för EG-kontrollförklaring			
Utfärdare av EG-kontrollförklaring			
Referens till EG-kontrollförklaring			

Registeravgift

2010 Avgift betald

Godkänd i medlemsstat	Giltig fr.o.m.	Giltig t.o.m.	EIN	Återkallat	Första godkännande	Typ	Säkerhetsmyndighet
74 Sverige SE				Nej	nej		

Körförbud

Körförbud gäller fr.o.m.
Diarienummer

Avställning

Avställningsdatum fr.o.m.
Avställningsdatum t.o.m.
Orsak till/Avställning

Fordonsinnehavare

Innehavare Tankwagon sp. z. o. o. (TWG)
Innehavare fr.o.m.

Underhållsansvarig enhet

Underhållsansvarig Tankwagon sp. z. o. o.
Underhållsansvarig fr.o.m. 2015-08-31
ECM Status
Giltigt t.o.m.
EIN

Ägare

Ägare	Ägare fr.o.m	Kontaktföretag
OAK Capital Rail Invest GmbH	2014-06-01	Ja

Tekniska grunduppgifter

Attribut	Värde	Enhet(min/max)
Bromsläck	Gjutjärnsblock	

Tillhör fordonstyp - MB540-631 / -

Allmänt

Diarienummer

Status	Läst
Typbeteckning	MB540-631
Version	-
Originalversion	MB540-630 / -
Fordonets kategori	Godsvagn
Fordonets underkategori	Z - C slämvagn, metallcistern
Beskrivning	

Tekniska grunduppgifter

Grunddata

Attribut	Varde	Enhet(min/max)	Avvikelse	Avvikelse giltigt t.o.m.
Egenvikt	22,4	ton		
Längd över buffertar	14590	mm (3000/)		
Fordonets lastprofil	G1			
Kemistzon	T(riv)			
Största tillåtna hastighet, lastad	100	km/h		
Största tillåtna hastighet, olastad	100	km/h		
Maximal rätsefärdhastighet	100	mm		
Minsta kurvradie	50	m (35/)		
Antal axlar/tvåaxlar	4	st		
Största inre axelavstånd	10500	mm (100/17500)		
Hjulprofil	S1 Normalprofil			
Spårvidd	1475			
Maximal axelast	20	ton/axel		
Bremsvikt G	44	ton		
Bremsvikt P	45	ton		
Förns spårledningstrestriktioner	nej			



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 28 61, 53018 Bonn

Deutsche Bahn AG
Vorstand
Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

Telefon: -
02 28 / 98 26 - 301
Fax:
02 28 / 98 26 - 399
eMail:
ThomaschA@bonn.eba.bund400.de
Bearbeitung durch:
Dr.-Ing. A. Thomasch

Geschäftszeichen: Pr.3

Datum: 03.05.02

Betrieb von RIV/RIC Fahrzeugen im Geltungsbereich der EBO

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bereits durch eine ausländische Zulassungsbehörde zugelassene Eisenbahnwagen, die die Voraussetzungen des RIC/RIV erfüllen und entsprechend gekennzeichnet sind, bedürfen grundsätzlich keiner Abnahme nach § 32 Abs. 1 der EBO, um innerhalb des Geltungsbereichs der EBO durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland betrieben zu werden, nachdem sie vorher durch ein ausländisches Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben wurden.

Die Sicherung und Einhaltung der Schutzziele der EBO werden hier durch bereits erfolgte und dokumentierte Prüfungen, durch die Wahrnehmung der Eisenbahnunternehmerverantwortung sowie durch die Aufsicht darüber hinaus gewährleistet.

Die Sicherheitsbehörde Eisenbahn-Bundesamt verfährt ab sofort entsprechend.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Hausanschrift:
Vorgebirgsstraße 49
060
53119 Bonn

Telefon:
(02 28)
98 26 - 0

Telefax:
(02 28)
98 26 - 1 99

Konten der Bundeskasse Bonn:
Landeszentralbank Bonn (BLZ 380 000 00) Nr. 38 001
Postbank Köln (BLZ 370 100 50) Nr. 11 900-505