

Warszawa, dnia 05 lutego 2016 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DZTI-WP.49.22.2015.5.KK

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Al. Jerozolimskie 125/127
02-017 Warszawa

Stowarzyszenie „Wagony Prywatne”

ul. Przyokopowa 31/822
01-208 Warszawa

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo z 18 grudnia 2015 r., nawiązujące do rozmów przedstawicieli Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, zwanej dalej „IGTL” oraz Stowarzyszenia Wagony Prywatne, zwanego dalej „SWP”, z przedstawicielami Urzędu Transportu Kolejowego, jakie odbyły się podczas spotkań 25 listopada 2015 r. oraz 1 grudnia 2015 r. w przedmiocie możliwości eksploatacji wagonów poruszających się wyłącznie w oparciu o Przepisy o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV; Regolamento Internazionale Veicoli, zwane dalej „RIV”) oraz możliwości eksploatacji wagonów dopuszczonych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej jako wagonów zgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, wskazuje, co następuje.

Po pierwsze, odnośnie możliwości eksploatacji wagonów towarowych wyłącznie w oparciu o RIV wskazać należy, że przepisy prawne dopuszczające możliwość eksploatacji wagonów towarowych na podstawie umowy RIV zostały zawarte w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. U. UE. L.2008.191.1), zwanej dalej „Dyrektywą 57”. Na uwagę zasługuje przede wszystkim zawarty w rozdziale V pt. „Pojazdy”, przepis art. 21 „Zezwolenie na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji”. Postanowiono w nim w szczególności, że „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.” (art. 21 ust. 12 Dyrektywy 57)”.

Wdrożenie tego postanowienia Dyrektywy 57 do polskiego porządku prawnego nastąpiło poprzez przyjęcie ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372), zwanej dalej „Ustawą”. W myśl art. 2 ust. 1

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 5

tego aktu „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.”. Ustawa zatem usankcjonowała zasadę wyrażoną w Dyrektywie 57, co do uznawania na terytorium RP m.in. dokumentów dopuszczenia do eksploatacji wagonów towarowych w ruchu międzynarodowym wydanych na mocy umowy RIV. Honorowane mają być dokumenty wydane przed dniem wejścia w życie przepisów, czyli do 27 stycznia 2012 r. włącznie. Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa – RIV (zwana dalej „Umową RIV”) została zawarta po raz pierwszy w 1922 r., reguluje wymianę i wzajemne użytkowanie wagonów towarowych pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi, które przystąpiły do porozumienia. Zgodnie z punktem 1.1 części I Umowy RIV – pt. „Ważność Umowy RIV”, umowa reguluje wymianę i wzajemne użytkowanie wagonów towarowych oraz opón pomiędzy kolejowymi przedsiębiorstwami przewozowymi (KPP) wymienionymi w załączniku I. W rozumieniu niniejszej umowy pojęcie KPP jest używane tylko do określenia stron umowy RIV (wersja RIV-2000, obowiązująca od 1 lipca 2000 r.). Istotna w sprawie jest treść pkt 11.1 Umowy RIV zawartego w rozdziale 2.1. Wymiana i przewóz, części II, pt. Dyrektywy wspólne dla wagonów należących do kolejowych przedsiębiorstw przewozowych i wagonów ‘P’. Zgodnie z jego brzmieniem, wagony muszą być dopuszczone do ruchu przez upoważnioną jednostkę i odpowiadać wymaganiom technicznym z rozdziału 2.2. Ponadto muszą być przestrzegane przepisy o ładowaniu (rozdział 2.4).

W tym stanie prawnym wskazać należy, że samej Umowy RIV nie można uznać za źródło prawa powszechnie obowiązującego. Jednakże z uwagi na odniesienia uczynione do niej zarówno w Dyrektywie 57, jak i Ustawie, regulacja ta uzyskała znaczenie na płaszczyźnie krajowego, jak i europejskiego porządku prawnego.

Po drugie, w odniesieniu do uwag IGTL i SWP w zakresie dostępu do danych zawartych w krajowym rejestrze kolejowym, zwanym dalej „NVR” (National Vehicle Register), należy wskazać, że przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U z 2012 r., poz. 1063) określają prawa dostępu do Krajowego Rejestru Pojazdów Kolejowych prowadzonego przez Prezesa UTK. Dodatkowo należy wskazać, że analogiczna sytuacja zachodzi w przypadku Europejskiego Scentralizowanego Wirtualnego Rejestru Pojazdów Kolejowych (ECVVR), do którego prawa dostępu określają przepisy Decyzji Komisji z dnia 10 lutego 2011 r. zmieniającej decyzję 2007/756/WE przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Pozostając w sferze regulacji dotyczących rejestracji pojazdów kolejowych, a jednocześnie odnosząc się do kwestii poruszonych w piśmie IGTL, należy wskazać, że rejestr ECVVR jest jedynie bazą danych niejako „magazynującą” informacje zawarte w poszczególnych NVR krajów członkowskich Unii Europejskiej w jednym rejestrze. Powyższe implikuje fakt, że dane w rejestrze ECVVR są „pochodnymi” danych zawartych w poszczególnych NVR. Uzupełniając wskazać należy, że zakres danych zbieranych w ramach ECVVR jest ograniczony w porównaniu z tym, który znajduje się w Krajowym Rejestrze Pojazdów Kolejowych.

Dodatkowo, poruszając kwestię zawierania informacji w NVR dotyczących zgodności pojazdu z umową RIV czy RIC, może ona zostać, zgodnie z zaleceniami do decyzji

2007/756/WE odnotowana w rubryce „państwa członkowskie, w których pojazd jest dopuszczony do eksploatacji”. W nawiązaniu do powyższych uregulowań, należy wskazać, że to wnioskodawca składając wniosek określa te dane, a Prezes UTK jako organ rejestrowy umieszcza je w NVR, jeżeli zostały one w sposób wystarczający udowodnione.

W odniesieniu do możliwości „wyczytania” z oznaczenia pojazdu jego dopuszczenia do eksploatacji na terenie Polski, należy wskazać, że duża część danych zawartych w NVR i jednocześnie w ECVVR powinna zostać wraz z kodem identyfikacyjnym (European Vehicle Number, zwanym dalej „EVN”) umieszczona na pojeździe kolejowym zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Ministra Infrastruktury, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 211). Pierwszą przesłanką bezwzględnie wskazującą dopuszczenie w Polsce jest określenie kodu kraju - 3 i 4 cyfra EVN jako „51”. Jest to numeryczne określenie kodu zarezerwowanego dla Polski. Warto tutaj również przypomnieć, że pojazd kolejowy powinien być zarejestrowany w NVR kraju pierwszego dopuszczenia do eksploatacji. Następną możliwością stanowi oznaczenie literowej zdolności do interoperacyjności, których wykorzystanie zostało wskazane w Tabelicy 16 stanowiącej załącznik do ww. rozporządzenia. Warto w tym miejscu zauważyć, że rozporządzenie wskazuje na konieczność malowania na pojazdach kolejowych informacji o państwach, w których pojazd jest uprawniony do ruchu poprzez wskazanie alfabetycznego kodu kraju na specjalnie do tego przeznaczonej grafice, której wzór również stanowi załącznik do rozporządzenia. Zgodnie zaś z regulacjami wskazanymi również w Tabelicy 16 na pojeździe może zostać namalowane oznaczenie „TEN” w przypadku, kiedy pojazd zgodny z TSI posiada dopuszczenie we wszystkich państwach członkowskich UE. Jeżeli pojazd nie posiada dopuszczenia do eksploatacji w którymkolwiek z państw członkowskich, właściwe jest naniesienie na pojazd oznaczeń wszystkich państw dopuszczenia do eksploatacji. Jednocześnie należy wskazać, że również kod interoperacyjności, tj. 1 i 2 cyfra EVN, nadawane zgodnie z Tabelicą 12 wskazują w pewnym zakresie możliwości pojazdu do przemieszczania się w ruchu międzynarodowym. Jednocześnie warto wskazać, że analogiczne przepisy zawarte są w TSI dotyczącej Ruchu Kolejowego.

Po trzecie, w przedmiocie możliwości eksploatacji wagonów zgodnych z TSI wyłącznie w oparciu o dopuszczenie do eksploatacji wydane w innym państwie członkowskim, wskazać należy, że nie sposób zgodzić się z interpretacją zapisów Dyrektywy 57 przedstawioną przez IGTL i SWP. W szczególności zastosowane w piśmie z 18 grudnia 2015 r. sformułowanie jakoby Dyrektywa 57 „zamknęła 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 (...)” nie zasługuje na uwzględnienie. Zapisy Dyrektywy 57 można bowiem traktować raczej jako „kamień milowy” w długotrwałym procesie integracji w obszarze kolejowym. Chociaż wiele rozporządzeń i dyrektyw zostało przyjętych i wdrożonych do krajowych systemów prawnych państw członkowskich, ewolucja systemu transportu kolejowego przebiega stopniowo. Mając na uwadze powyższe wskazać należy, iż wnioski wywiedzione przez IGLT i SWP z brzmienia art. 21 ust. 5 Dyrektywy 57 są niewłaściwe, gdyż pozbawione podbudowy w postaci wykładni systemowej. Niniejszy zapis Dyrektywy 57 nie może być odczytywany bez odwołania do „wyjaśnień poprzez przyjęcie szczególnych przepisów krajowych lub poprzez przepisy krajowe wdrażające niniejszą dyrektywę, jeśli potrzebne są dodatkowe dopuszczenia (...)”. W przypadku Rzeczypospolitej Polskiej takie szczególne przepisy zostały przyjęte m.in. w liście, o której mowa w art. 25d ust. 1 z dnia 28 marca 2003 r. ustawy o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.), zwanej

dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, zaktualizowaną 26 września 2013 r., zwaną dalej „Listą Prezesa UTK”.

Rozważając przedmiotową kwestię należy ponadto odnieść się do literalnego brzmienia art. 23 ust. 1 Dyrektywy 57, który ustanawia jedyny przypadek, gdy dodatkowe dopuszczenie do eksploatacji nie będzie wymagane w innym państwie członkowskim niż państwo pierwszego dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego. Zgodnie z powyższym: „Pojazdy w pełni zgodne z TSI, obejmujące wszystkie aspekty odpowiednich podsystemów bez szczególnych przypadków i punktów otwartych ściśle powiązanych z techniczną zgodnością pojazdu i sieci, nie wymagają dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopóki poruszają się po sieciach zgodnych z TSI w pozostałych państwach członkowskich lub warunkach określonych w odpowiednich TSI”. Takie sformułowanie omawianego przepisu stanowi w istocie wskazanie wprost na konieczność kumulatywnego spełnienia przesłanek w nim zawartych, aby w ogóle można było rozważyć ewentualność odstąpienia od stosowania procedury dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu zgodnego z TSI.

Wdrożenie niniejszego zapisu Dyrektywy 57 do polskiego porządku prawnego nastąpiło w art. 23c ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że: „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.” Zgodnie z komentarzem do tego artykułu autorstwa Renaty Strachowskiej, niniejszy przepis wprowadza wyjątek od obowiązku uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego. „Zwolnienie z obowiązku uzyskania tego zezwolenia jest jednak uzależnione od kumulatywnego spełnienia poniższych warunków:

- 1) dotyczy pojazdu kolejowego, który jest zgodny z TSI, które oznaczają specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (por. art. 4 pkt 33 ustawy o transporcie kolejowym);
- 2) pojazd ten uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- 3) TSI dotyczące pojazdów nie określają tzw. punktów otwartych i szczególnych przypadków - przez pojęcie punktów otwartych należy rozumieć wskazane w technicznych specyfikacjach interoperacyjności warunki techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, do których stosuje się przepisy krajowe (por. art. 4 pkt 30b ustawy o transporcie kolejowym). Natomiast zgodnie z art. 4 pkt 30a ustawy o transporcie kolejowym pojęcie szczególnego przypadku oznacza część systemu kolei, dla którego, tymczasowo lub na stałe, ustalono odrębne przepisy w TSI ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne, topograficzne lub miejskie lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei;
- 4) pojazd porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych ani szczególnych przypadków.”

Odnosząc się do punktów otwartych i przypadków szczególnych, o których wspomina komentatorka, wskazać należy, że na dzień dzisiejszy nie obowiązuje TSI, która nie zawierałaby odwołań do wyżej wymienionych.

W związku z wątpliwościami dotyczącymi eksploatacji na polskiej sieci kolejowej wagonów dopuszczonych jako zgodne z obowiązującą specyfikacją zawartą w rozporządzeniu Komisji nr 321/2013 z 13 marca 2013 r. dotyczącym technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylającym decyzję 2006/861/WE (Dz.U.U.E.L.2013.104.1), zwanym dalej „TSI WAG”, wskazuje się, że specyfikacja zawarta w decyzji komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” (Dz.U.U.E.L.2012.51.1), zwanej dalej „TSI CCS”, której zapisy należy stosować łącznie z TSI WAG zasadne jest uwzględnianie w ocenie interfejsów pomiędzy tymi podsystemami szczególnego przypadku dla Polski, którego spełnienie winno zostać dodatkowo potwierdzone przez jednostkę notyfikowaną. Zbadanie własności elektrycznych zestawów kołowych określone w punkcie 7.2.9.5 załącznika III do TSI CCS jest bowiem konieczne dla zagwarantowania właściwej współpracy taboru z systemami kontroli zajętości torów stosowanymi na terytorium RP.

Jak wykazano, poszczególne obowiązujące TSI nie pokrywają swym zakresem wszelkich wymogów zasadniczych określonych w Dyrektywie 57, tak więc niemożliwe jest w obecnie obowiązującym stanie prawnym odczytywanie regulacji art. 21 ust. 5 *in principio* Dyrektywy 57 jako „obowiązku rezygnacji” przez krajowe organy do spraw bezpieczeństwa państw członkowskich z procedury dodatkowych dopuszczeń do eksploatacji pojazdów zgodnych z TSI dopuszczonych do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

Podsumowując wskazać należy, że Prezes UTK zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym stoi na straży bezpieczeństwa kolei, a wszelkie działania, które podejmuje, muszą odbywać się w zgodzie z obowiązującymi przepisami. Dlatego też Prezes UTK, zgodnie z zakresem uwag wskazanych powyżej, nie może podzielić w pełni stanowiska zawartego w piśmie z 18 grudnia 2015 r. skierowanym przez oba zainteresowane podmioty. Wskazać należy, że powyższe stanowisko nie wiąże Prezesa UTK w ewentualnym postępowaniu sądowym lub administracyjnym.

W przypadku dalszych wątpliwości UTK deklaruje możliwość organizacji spotkania w celu ich omówienia.

Z wyrazami szacunku



KRZYSZTOF DYŁ
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

