

Notatka ze spotkania w Urzędzie Transportu Kolejowego z przedstawicielami Izby
Gospodarczej Transportu Lądowego i Stowarzyszenia Wagony Prywatne
w dniu 1 grudnia 2015 r.

W spotkaniu uczestniczyli:

Pan Ignacy Góra	Wiceprezes ds. Techniki i Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego
Pani Anna Stadnicka	Departament Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności (DZTI)
Pani Agnieszka Lewocka - Szcześniak	Stowarzyszenie Wagony Prywatne (SWP)
Pan Krzysztof Lorek	Stowarzyszenie Wagony Prywatne
Pani Romana Guerquin	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego (IGTL)
Pan Przemysław Korwiel	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
Pan Andrzej Kwiek	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Na spotkaniu zostały poruszone następujące kwestie, związane z zasadami eksploatacji wagonów towarowych:

1. Odnośnie użytkowania wagonów z oznaczeniem RIV przedstawiciele IGTL i SWP wskazali, że w ich opinii brak jest podstaw do żądania odrębnego dopuszczenia do eksploatacji dla wagonów z takim oznaczeniem, przywołując treść art. 21 ust. 12 Dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, zgodnie z którym zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wydane przed dniem 19 lipca 2008 r., w tym zezwolenia wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności RIC i RJV, zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich wydano te zezwolenia. Przedstawiciele IGTL i SWP powołali się też w swojej argumentacji na wieloletnią dotychczasową praktykę eksploatacji takich wagonów w Polsce, na uzyskane w tej sprawie informacje od innych europejskich instytucji i podmiotów oraz na skutki ekonomiczne i społeczne zastosowania odmiennej interpretacji. W ocenie przedstawicieli UTK powyższa kwestia wymaga szczegółowej analizy w kontekście rozumienia pojęcia ruchu międzynarodowego i wykorzystania taboru jedynie do ruchu krajowego.
2. UTK zwróciło ponadto uwagę na kwestie związane z utrzymaniem wagonów towarowych eksploatowanych w Polsce w przypadku, gdy siedziba podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie takich wagonów (ECM) znajduje się poza granicami kraju, a strona eksploatująca nie posiada stosownej wiedzy, co do resursu pojazdu. Przedstawiciele IGTL i SWP wskazali, że ich zdaniem powyższe nie powinno stanowić problemu. Stwierdzili też, że w ich ocenie istniejące rozwiązania prawne dotyczące działalności ECM oraz dostępności do wiedzy na temat utrzymania konkretnego wagonu są na dzień dzisiejszy wystarczające. UTK wyraża gotowość do wspólnego przedyskutowania ewentualnych problemów na odrębnym spotkaniu poświęconym wyłącznie tej sprawie.
3. W zakresie wszczętych postępowań nadzorczych w sprawie wyłączenia z eksploatacji wagonów towarowych przedstawiciele UTK przypomnieli, że są one prowadzone w oparciu o przepisy obowiązującego prawa, w tym kodeksu postępowania



administracyjnego i stronom tych postępowań przysługują środki prawne wskazane w kodeksie. Przedstawiciele IGTL i SWP poinformowali, że podejmą stosowne kroki w tym zakresie. Jednocześnie podkreślono, że do czasu wypracowania stanowiska, o którym mowa w pkt 1, Prezes UTK nie będzie wszczynał nowych postępowań administracyjnych związanych z wyłączeniem wagonów towarowych użytkowanych na podstawie międzynarodowej umowy o użytkowaniu wagonów RIV (nie dotyczy złego stanu technicznego, usterek zagrażających bezpieczeństwu, przekroczenia terminów „rewizji” itp.).

4. W następnej kolejności omówiona została kwestia eksploatacji wagonów towarowych zgodnych z TSI. Przedstawiciele UTK przybliżyli problematykę uwarunkowań prawnych obowiązujących w tym zakresie, wskazując zarówno na przepisy ustawy o transporcie kolejowym (art. 23b, art. 23c oraz art. 23f ustawy) oraz przepisów związanych z rejestracją pojazdów kolejowych i nadawania oznaczenia TEN. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa nie wymaga uzyskania dodatkowego 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 przypadków szczególnych. Z kolei oznaczenie TEN wagonów towarowych bezpośrednio odnosi się do ww. regulacji. Przedstawiciele IGTL i SWP wskazali, że powyższe stanowi poważne utrudnienie w eksploatacji wagonów. W ocenie IGTL i SWP przyjęcie takiej koncepcji prowadziłoby do dużego obciążenia administracyjnego Prezesa UTK. Ponadto jest to praktyka nieznaną w innych państwach Unii Europejskiej. UTK wskazało jednak, że przed Prezesem UTK toczyły się już postępowania o wydanie dodatkowego zezwolenia dla pojazdów zgodnych z TSI wagonów towarowych.
5. Podsumowując, Wiceprezes I. Góra wskazał, iż istnieje możliwość zorganizowania spotkania z jednostkami badawczymi (Instytut Kolejnictwa, Instytut Pojazdów Szynowych TABOR), którego celem będzie omówienie zasad weryfikacji wagonów towarowych zgodnych z TSI potwierdzającej zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami. Powyższe mogłoby uprościć procedurę uzyskiwania dokumentów niezbędnych do złożenia przy wniosku o wydanie dodatkowego zezwolenia dla pojazdu zgodnego z TSI – wagonu towarowego.
6. Wiceprezes I. Góra na zakończenie przypomniał, iż przedstawiciele IGTL i SWP zobowiązali się do wystąpienia do Prezesa UTK ze stanowiskiem opisującym ww. zagadnienia. Zarówno przedstawiciele IGTL, jak i SWP podtrzymali gotowość przedstawienia pisemnego stanowiska w sprawie.

Notatkę opracowała Anna Stadnicka

Wiceprezes Zarządu IGTL
Przewodniczący Sekcji
Wagonów i Spedycji
Przemysław Korwiel

Krzysztof Lorek
Członek Zarządu
Stowarzyszenie Wagony Prywatne

Koordinator Departamentu Zezwoleń
Technicznych i Interoperacyjności
Naczelnik Wydziału Pojazdów
Anna Stadnicka

WICEPREZES
Ignacy Góra