Uwagi do treści dokumentu SMS-PW-17 Procedura dopuszczenia elementów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. data wydania 27.10.2015.

**Uwagi ogólne:**

1. Procedura jest nieprecyzyjna w zakresie posługiwania się nią, nie pozwala dostawcy zidentyfikować optymalnej ścieżki dopuszczenia, niekiedy do końca nie wiadomo, które moduły są wymagane. Brak jednoznacznych kryteriów na przykład jeżeli posiadasz świadectwo UTK, to nie musisz realizować PC1a, PC6 itp. Cały proces identyfikacji ścieżki dopuszczenia jest nieznany, trudny do określenia i zmieniany w trakcie trwania postępowania. [W opinii IBR procedura jest precyzyjna i przejrzysta. Wnioskodawca nie wybiera ścieżki dopuszczenia, tylko PLK. Kryteriów wymagalności poszczególnych obszarów certyfikacji nie ma, ponieważ są one zależne od produktu, a dopuszczamy od usług spawalniczych, przez farby, żarówki, transformatory, po rozjazdy czy interfejsy komunikacyjne.]
2. Procedura pozostawia szereg kwestii nieuregulowanych. Każdorazowo ścieżka, wymagane dokumenty itp. są indywidulanie przygotowywane dla danego wyrobu i pozostawiają szerokie pole do kreatywnej twórczości dla osób, które dyktują konkretne wymogi odnośnie na przykład dokumentacji, zakresu badań, jednostki badawczej itd. [Jesteśmy otwarci na doprecyzowanie każdej kwestii. Ścieżki postępowania nie są indywidualnie przygotowywane, ale dla typu lub rodzaju produktu.]
3. Procedura dubluje niemalże cały proces pozyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydawanego przez Prezesa UTK zgodnie z Rozporządzeniem 720, jednocześnie nie wskazuje możliwości posługiwania się częścią dokumentacji wymaganej przez prawo zastępczo z dokumentami wymaganymi przez SMS`a. Na przykład Rozporządzenie 720 wymaga sygnowania analogicznego porozumienia jak SMS-PW-17. W treści dokumentu brak jest odniesienia, że może on zostać pominięty w procesie SMS i wystarczy sygnować jedno porozumienie na wykonanie badań zgodne z zał. 2 do Rozporządzenia 720. [Uwaga zostanie uwzględniona.]
4. Procedura bardzo zdawkowo traktuje temat własności intelektualnej, z jednej strony wymagając od producenta przekazania szeregu dokumentów technicznych niejawnych stanowiących własność intelektualną producenta, z drugiej strony nie wskazuje na możliwość podpisania porozumienia o poufności, w którym regulowane byłyby kwestie zabezpieczenia Producenta przed wyciekiem złożonej dokumentacji. Jedynie wskazuje na wewnętrzne procedury funkcjonujące w Spółce. [Uwaga zostanie uwzględniona.]
5. Brak jest w procedurze ram czasowych na wykonywania poszczególnych działań przez jednostki PKP, przez co większość postępowań przeciąga się, trwa bardzo długo, trudno narzucić jakikolwiek reżim czasowy, a producent może jedynie dzwonić i prosić o jakiekolwiek informacje kiedy planowane jest zakończenie działań z poszczególnego etapu procedury. [PLK nie ma możliwości określenia ram czasowych z uwagi na fakt nierównomiernego obciążenia pracą specjalistów zajmujących się procesem dopuszczeń na przestrzeni roku kalendarzowego. Ponadto, czas procedowania wniosku wynika często z czynników leżących poza PLK.]

**OPINIA - dotycząca prawnej dopuszczalności stosowania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Procedury SMS PW-17 oraz regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury w kontekście przepisów o dopuszczeniu wyrobów do obrotu, zamówień publicznych oraz ochrony konkurencji.**

[Z uwagi na fakt zlecenia Opinii prawnej przez PLK, nie będziemy komentować zapisów przytoczonych w tej części.]

**Spis treści:**

1. Stan faktyczny
2. Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności i marginalizacja dopuszczeń na podstawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu
3. Uprawnienie zarządcy infrastruktury do kontroli produktu wynikające z norm zharmonizowanych
4. System zarządzania bezpieczeństwem i Procedura SMS PW-17
5. Regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury
6. Procedura SMS-PW-17 oraz regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury a przepisy dotyczące dopuszczania wyrobów do obrotu
7. Procedura SMS-PW-17 oraz regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury a przepisy prawa konkurencji
8. Procedura SMS-PW-17 oraz regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury a przepisy prawa zamówień publicznych
9. Wnioski i rekomendacje

**Wykaz powołanych aktów prawnych:**

1. Dyrektywa 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (zastąpiona Dyrektywą (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej) – dalej: **Dyrektywa w sprawie interoperacyjności**;
2. **Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych – dalej: Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei;**
3. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej – dalej: **TSI Infrastruktura**;
4. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej – dalej: **TSI Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych**;
5. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8) – dalej: **Rozporządzenie w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa**;
6. Decyzja Komisji z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (2010/713/UE)– dalej**: Decyzja w sprawie modułów oceny zgodności;**
7. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789) –dalej: **ustawa o transporcie kolejowym;**

# Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn. Dz.U z 2017 r. poz. 229 z późn. zm.) – dalej: ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów;

1. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2004 Nr 19 poz. 177 z późn. zm.) – dalej: **Ustawa Prawo Zamówień Publicznych**;
2. Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji (Dz.U. Nr 169 poz. 1386 z późn. zm.) – dalej: **ustawa o normalizacji**;
3. Rozporządzenie z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.) – dalej: **Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych budowli;**
4. Rozporządzenie z dnia 23 lutego 2016 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 328) – dalej: **Rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem**;

**1. Stan faktyczny**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK S.A.) w ramach ogłaszanych przetargów na modernizację i rewitalizację linii kolejowych umieszcza w treści SIWZ następujące wymagania dotyczące wyrobów, które mogą być zastosowane w ramach zamówienia:

1. Budowle, urządzenia, systemy, które wymagają uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydanego przez Prezesa UTK, muszą posiadać świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, potwierdzone odpowiednimi certyfikatami i deklaracjami, bez jakichkolwiek ograniczeń czasowych i terytorialnych. Składniki interoperacyjności muszą posiadać odpowiednie certyfikaty WE zgodności lub przydatności do stosowania wydane przez jednostkę notyfikowaną i potwierdzone odpowiednią deklaracją. Zamawiający dopuszcza stosowanie powyższych wymogów zamiennie w zakresie obowiązujących przepisów i przy zachowaniu „okresu migracji” wskazanego w odpowiednich TSI;
2. Realizacja zadania musi być zgodna z Regulacjami Zamawiającego obowiązującymi w Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
3. Wykonawca uwzględni obowiązującą u Zamawiającego procedurę SMS-PW-17 Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (zamieszczonej na http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/dopuszczenia-produktow-do-stosowania-w-plk/zasady-dopuszczania-produktow-do-stosowania-w-plk/procedura-sms-pw-17/) w odniesieniu do stosowanych elementów podsystemów oraz technologii, które mają wpływ na bezpieczeństwo.

O ile wymóg legitymowania się w stosunku do zastosowanych produktów świadectwem dopuszczenia do eksploatacji typu lub deklaracją zgodności WE nie powinien budzić żadnych zastrzeżeń w aspekcie powszechnie obowiązujących przepisów prawa, o tyle sytuacja wygląda nieco inaczej w przypadku wymogu uwzględnienia procedury SMS-PW-17 oraz regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury. **W niniejszej opinii przedstawione zostaną aspekty dotyczące zgodności Procedury SMS-PW-17 oraz regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury z przepisami dotyczącymi dopuszczania wyrobów do obrotu, prawem zamówień publicznych oraz prawem ochrony konkurencji.**

Aby uzasadnić wprowadzenie i stosowanie przez polskiego zarządcę infrastruktury (PKP PLK S.A.) procedury SMS-PW-17 oraz regulacji wewnętrznych, wyjaśnić na wstępie należy istotę i charakter prawny technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) oraz zakres techniczno merytoryczny norm PN-EN. Wyjaśnienie tej problematyki na wstępie jest o tyle istotne, gdyż charakter prawny i merytoryczny TSI i norm PN-EN oraz obecnie obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym, uzasadniają niejako istnienie procedury SMS-PW-17 oraz regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury.

**2. Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności i marginalizacja dopuszczeń na podstawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu**

Unia Europejska dąży do ujednolicenia i zunifikowania krajowych rynków kolejowych zarówno na szczeblu administracyjnym (dopuszczenia do obrotu mają się odbywać we wszystkich państwach na tych samych zasadach), jak również na szczeblu technicznym (poszczególnym elementom infrastruktury kolejowej mają być stawiane te same wymagania techniczne). Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI) są to zatem ujednolicone dla wszystkich uczestników branży kolejowej w Unii Europejskiej wymagania techniczne dla poszczególnych wyrobów, urządzeń oraz taboru stosowanych w systemie kolei. Zgodnie z art. 4 pkt 33) ustawy o transporcie kolejowym przez techniczne specyfikacje interoperacyjności należy rozumieć: specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

W obecnej chwili TSI zawarte są w rozporządzeniach Komisji UE, przez co mają moc powszechnie obowiązujących przepisów prawa. Wymagania wynikające z TSI są w wielu kwestiach znacznie bardziej ogólne od polskich wymagań techniczno – jakościowych (co zresztą wynika z samej definicji legalnej TSI, odnoszącej się do spełnienia zasadniczych wymagań). Istnieje zatem poważne zagrożenie, że do wykorzystania przy budowie infrastruktury kolejowej mogą zostać wprowadzone elementy nie spełniające dotychczas obowiązujących na poszczególnych sieciach kolejowych standardów i wymagań lub też w przypadkach skrajnych – nie spełniające w ogóle żadnych standardów.

Przed implementacją dyrektywy w sprawie interoperacyjności, budowle kolejowe, tabor oraz inne urządzenia związane z koleją dopuszczane były do eksploatacji, po uzyskaniu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (decyzja administracyjna Prezesa UTK). W procedurze tej uczestniczył zarządca infrastruktury (PKP PLK S.A.), przedstawiając opinię dotyczącą danego produktu oraz niezależna jednostka upoważniona (m. in. Instytut Kolejnictwa), prowadzący badania eksploatacyjne.

W chwili obecnej producenci nie muszą już uzyskiwać świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a jedynie certyfikat zgodności WE na podstawie którego wystawiają dla swoich produktów deklarację zgodności WE. Certyfikat zgodności WE uzyskiwany jest u jednostki notyfikowanej (jednostki badawcze m.in. Instytut Kolejnictwa, ale także jednostki prywatne, nie tylko polskie, posiadające odpowiednie uprawnienia). W takim badaniu jednostka notyfikowana przeprowadza badania danej budowli, urządzenia i taboru pod kątem wymagań zawartych we właściwej TSI. Wymagania te są znacznie bardziej ogólnikowe od dotychczas obowiązujących przepisów z uwagi na dążenie do zunifikowania standardów technicznych w całej Unii Europejskiej.

**Co bardzo ważne w ramach nowych procedur istnieje możliwość przeprowadzenia badań za pomocą modułu, który w ogóle nie wymaga udziału jednostki notyfikowanej** (m. in. dla składników interoperacyjności jakim jest podkład, system przytwierdzenia oraz szyna) – punkt 6.1.2 tabela 20 TSI Infrastruktura. W module tym producent sam gromadzi dokumentację techniczną i wystawia sobie samodzielnie deklarację zgodności WE dotyczącą danej budowli (załącznik 1 opisujący moduł CA „Wewnętrzna kontrola produkcji” decyzji w sprawie modułów oceny zgodności). Taka deklaracja zgodności WE przesyłana jest jedynie do Prezesa UTK, **i nie niesie konieczności przeprowadzenia testów, badań etc. przez podmioty zewnętrzne**.

Biorąc pod uwagę, że wymagania wynikające z TSI są dodatkowo w wielu kwestiach znacznie bardziej ogólne od polskich wymagań techniczno - jakościowych, istnieje poważne zagrożenie, że do wykorzystania przy budowie infrastruktury mogą zostać wprowadzone elementy nie spełniające dotychczas obowiązujących na poszczególnych sieciach kolejowych standardów i wymagań lub też w przypadkach skrajnych – nie spełniające w ogóle żadnych standardów. Co równie istotne w nowym porządku prawnym nie ma żadnej procedury zapewniającej sprawdzenie w praktyce jak dopuszczone do użytkowania bez świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, nowe elementy będą współdziałały z już na sieci wykorzystywanymi (nie wspominając nawet o jednolitości standardów jakościowych w ramach sieci). W TSI zawarto jedynie parametry techniczne, które ujednolicają dostęp do sieci kolejowej, a nie warunki projektowania linii kolejowych, wykonania składników interoperacyjności czy też dostępu do peronów dla pasażerów z ograniczoną możliwością poruszania się. Do tego niezbędne jest odwołanie się do przepisów krajowych. Zarówno europejskie sieci kolejowe, jak i wykorzystywane na nich elementy systemów, znacząco się między sobą różnią i nie mogą być swobodnie stosowane w dowolnej konfiguracji.

W nowym porządku prawnym nie ma żadnej procedury zapewniającej sprawdzenie w praktyce jak dopuszczone do użytkowania bez świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, nowe elementy będą współdziałały z już na sieci wykorzystywanymi (nie wspominając nawet o jednolitości standardów jakościowych w ramach sieci). Zarówno europejskie sieci kolejowe, jak i wykorzystywane na nich elementy systemów, znacząco się między sobą różnią i nie mogą być swobodnie stosowane w dowolnej konfiguracji. Brak zgodności technicznych elementów do budowy linii kolejowych stosowanych w sieciach poszczególnych zarządców infrastruktury prowadzi do trudności związanych z bieżącym utrzymaniem oraz kompatybilnością z istniejącą infrastrukturą oraz przeszkoleniem personelu.

**3. Uprawnienie zarządcy infrastruktury do kontroli produktu wynikające z norm zharmonizowanych**

Zgodnie z art. 2 pkt 4) ustawy o normalizacji, normą jest dokument przyjęty na zasadzie konsensu i zatwierdzony przez upoważnioną jednostkę organizacyjną, ustalający - do powszechnego i wielokrotnego stosowania - zasady, wytyczne lub charakterystyki odnoszące się do różnych rodzajów działalności lub ich wyników i zmierzający do uzyskania optymalnego stopnia uporządkowania w określonym zakresie. Co ważne zgodnie z art. 5 ust. 3 ustawy o normalizacji, stosowanie polskich norm jest dobrowolne. Należy jednak zwrócić uwagę, że w przypadku gdy wymagania danej normy zostają przywołane w ustawie lub rozporządzeniu (lub powszechnie obowiązujących przepisach prawa UE), stają się one wymaganiami obligatoryjnymi. Co również istotne do wymagań wynikających z norm odwołują się m. in. poszczególne TSI, jak również rozporządzenia wydawane na podstawie przepisów prawa budowlanego.

W wielu normach produktowych określono katalog informacji o charakterze szczegółowym i indywidualnym jakie ma przekazać nabywca w zakresie opisu produktów, jakie mają być zastosowane przy realizacji zamówienia. W szeregu normach zharmonizowanych (np. norma PN-EN 13230-1:2016 „Podkłady i podrozjazdnice betonowe” – Wymagania ogólne), wyrób jest definiowany przez normę jako **„krytyczny element mający wpływ na bezpieczeństwo”,** gdzie norma taka wymaga m.in.: „**współdziałania nabywcy i dostawcy”.** Co więcej norma taka daje nabywcy uprawnienia w zakresie **„żądania od dostawcy wszelkich danych przed wykonaniem badań dopuszczających – design approval test” (punkt 4.4.1 normy 13230-1:2016).**

W szeregu norm zharmonizowanych (np. norma PN-EN 13230-1:2016), sama norma wskazuje na etapowość postępowania w zakresie akceptacji wyrobu przez nabywcę. Etapy takiego postępowania są następujące:

1. Określenie wymagań nabywcy – (punkt 4.4.2);
2. Przedstawienie przez dostawcę informacji o produkcie – (punkt 4.4.3.1);
3. Badania zatwierdzające konstrukcję – (punkt 4.4.3.2);
4. Informacje przed rozpoczęciem produkcji – (punkt 4.4.3.3).

W pierwszym etapie nabywca prezentuje swoje wymagania dotyczące wymagań jakie powinien spełniać produkt objęty daną normą jakościową. Norma wymienia szereg cech wyrobu ale dopuszcza również stosowanie przez nabywcę „wszelkich dodatkowych specyfikacji technicznych”. Warunki jakie określa nabywca dla swojego wyrobu są indywidualne. Wszyscy dostawcy, aby dostarczać wyroby do konkretnego nabywcy muszą spełnić postawione przez niego wymagania.

W drugim etapie dostawca przed badaniami zatwierdzającymi konstrukcję przekazuje nabywcy szereg dokumentów i informacji w celu wykonania przez nabywcę wstępnej weryfikacji spełnienia warunków stawianych przez nabywcę produktowi.

W trzecim etapie przeprowadzane są badania zatwierdzające konstrukcję w zakresie spełniania wymagań określonych wcześniej przez dostawcę. Jednym z zakresów informacji jakie w pierwszym etapie przekazuje nabywca są: „wymagane badania i metody badań” wyniki tych „badań zatwierdzających konstrukcje” („design approval tests”) w formie raportu przekazywane są nabywcy.

W czwartym etapie o ile wszystkie poprzednie przebiegły prawidłowo **przed rozpoczęciem produkcji** dostawca przekazuje nabywcy dane wymagane w zakresie Kontroli Produkcji oraz kartotekę produkcyjną dla danych produkcyjnych zdefiniowanych w części 2 normy PN-EN 13230-1:2016 w punkcie 5, w części 3 normy zgodnie z podpunktem 7.1 oraz w części 4 normy zgodnie z podpunktem 5.1.

Jak zatem widać **sama norma w pierwszym i trzecim etapie postępowania daje prawo nabywcy do określenia rodzajów badań jakościowych jakie mają być przeprowadzone w celu stwierdzenia zgodności konstrukcji.** W ten właśnie sposób zharmonizowane normy europejskie tworzą uprawnienie w ramach obowiązujących norm zharmonizowanych na stosowanie przez nabywcę (np. zarządcę infrastruktury) jego własnych i indywidualnych dla poszczególnego rodzaju wyrobu wymagań technicznych i metod badawczych, w tym stosowanie badań i testów wynikających z systemów zarządzania bezpieczeństwem i kompatybilnością sieci kolejowej, za które to kwestie odpowiada zarządca infrastruktury.

**4. System zarządzania bezpieczeństwem i Procedura SMS PW-17**

**PKP PLK S.A. jako zarządca infrastruktury zgodnie z art. 17 ustawy o transporcie kolejowym ponosi odpowiedzialność za bezpieczne prowadzenie operacji na sieci. Zarządca infrastruktury zgodnie z tym przepisem obowiązany jest spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.** Oznacza to ponoszenie pełnej odpowiedzialności w przypadku dopuszczenia do eksploatacji na sieć elementów niezgodnych ze specyfiką techniczną lub nie współdziałających prawidłowo z innymi elementami tejże sieci. Ryzyko takiego zdarzenia znacząco rośnie, w sytuacji gdy nowe rozwiązania prawne (dopuszczone na podstawie TSI) pozwalają wprowadzać do użytkowania elementy sieci, bez wcześniejszego uzyskania np. opinii Instytutu Kolejnictwa czy też wcześniejszych prób eksploatacyjnych. W praktyce kontrola jakości nowych elementów infrastruktury może znaleźć się poza rzeczywistą kontrolą PKP PLK S.A. Dotychczas bowiem zarządca infrastruktury przedstawiał Prezesowi UTK – w ramach zapewnienia bezpieczeństwa i jakości elementów infrastruktury kolejowej, opinię techniczną w ramach trybu świadectwowego dopuszczania do eksploatacji elementów infrastruktury, a Prezes UTK prowadził procedurę dopuszczeniową, kończącą się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

Zgodnie z art. 17a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem, tak aby systemy te zapewniały nadzór nad ryzykiem związanym z wprowadzeniem przez zarządców i przewoźników kolejowych nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług związanych z utrzymaniem. System zarządzania bezpieczeństwem to organizacja i środki przyjęte przez zarządcę infrastruktury w celu bezpiecznego zarządzania jego działaniem. W zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem wchodzą: polityka bezpieczeństwa, bezpieczeństwo utrzymania, bezpieczeństwo eksploatacji, ocena ryzyka, nadzór nad oceną ryzyka, dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem, działania w sytuacjach zagrożenia, dokumentowanie i analizowanie wypadków i wydarzeń, wewnętrzna kontrola systemu bezpieczeństwa, oraz programy poprawy bezpieczeństwa. W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem wyróżnić można trzy pary obszarów: wzajemnie komplementarne bezpieczeństwo utrzymania i bezpieczeństwo eksploatacji, hierarchicznie powiązane analizę ryzyka i nadzór nad analizą ryzyka oraz informowanie o zagrożeniach i postępowanie w sytuacjach zagrożenia.

System zarządzania bezpieczeństwem wprowadzony został do polskiego porządku prawnego na podstawie Dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei. Zgodnie z punktem 5 Dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei wszyscy operatorzy systemów kolejowych, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi powinni ponosić pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu. Zgodnie z punktem 17 Dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, każdy zarządca infrastruktury ponosi zasadniczą odpowiedzialność za projekt – uwzględniający bezpieczeństwo oraz za bezpieczne utrzymanie i eksploatowanie własnej sieci kolejowej. Z art. 4 Dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei wynika, że każdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za swoją część systemu i za swoje bezpieczne funkcjonowanie.

Co istotne zarówno dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei, jak i dyrektywa w sprawie interoperacyjności są aktami prawnymi wchodzącymi w skład tzw. części technicznej IV Pakietu Kolejowego. Przepisy obu dyrektyw niejako uzupełniają się wzajemnie, obejmując swym zakresem całokształt materii dotyczącej transportu kolejowego. Przepisy obu dyrektyw zostały implementowane do polskiego porządku prawnego (przepisy dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem – art. 17a ustawy o transporcie kolejowym, a przepisy dotyczące interoperacyjności – art. 25a – 25ta ustawy o transporcie kolejowym).

Procedura SMS-PW-17 „Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. produktów niepodlegających dopuszczeniu do eksploatacji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego” stanowi część systemu zarzadzania bezpieczeństwem PKP PLK S.A., który został zatwierdzony przez Prezesa UTK w ramach posiadanej przez zarządcę infrastruktury autoryzacji bezpieczeństwa. Istnienie Procedury SMS-PW-17 uzasadnione jest zatem wymaganiami wynikającymi z przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz Dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Procedura SMS-PW-17 nie uprawnia w żaden sposób zarządcy infrastruktury do powszechnego dopuszczania wyrobów do obrotu (PKP PLK S.A. nie ma takiego uprawnienia zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa). Niemniej jednak **zarządca infrastruktury jest uprawniony do sprawdzenia, zweryfikowania w ramach procedur związanych z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, czy dany wyrób, technologia będzie kompatybilna technicznie z jego siecią kolejową, a więc czy nie istnieje żadne zagrożenie bezpieczeństwa**. Temu celowi służy właśnie dopuszczenie wydawane na podstawie procedury SMS-PW-17.

Zgodnie z § 1 ust. 1 procedury SMS-PW-17 jej podstawowym celem jest umożliwienie zastosowania w podsystemach systemu kolei rozwiązań technicznych zapewniających jego bezpieczeństwo i efektywność. Zgodnie z § 2 ust. 1 procedura SMS-PW-17 obejmuje elementy podsystemów i technologie, których zastosowanie może mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub na bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei.

Procedura SMS-PW-17 jako część systemu zarządzania bezpieczeństwem PKP PLK S.A. zapewnia zatem, zgodnie z art. 17a ust. 2 pkt 2) ustawy o transporcie kolejowym, nadzór nad ryzykiem związanym z wprowadzeniem przez zarządców i przewoźników kolejowych nowych rozwiązań technicznych i technologicznych. Procedura SMS-PW-17, jako procedura sprawdzająca kompatybilność nowych rozwiązań, wkomponowuje się w zakres obligatoryjnych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z przepisami Rozporządzenia w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Zgodnie bowiem z § 4 Rozporządzenia w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem, podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są m. in.:

* procedury dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej, urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, na poziomie zgodnym z właściwymi standardami i warunkami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania;
* procedury i metody dokonywania u zarządcy infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzoną działalnością;
* sposób sprawowania nadzoru nad oceną ryzyka przy prowadzeniu działalności na dotychczasowych warunkach, jak również w przypadku wprowadzenia zmian w dotychczasowej działalności lub gdy zastosowano nowy rodzaj urządzeń lub materiału powodującego powstanie nowego ryzyka, które dotychczas nie występowało.

Realizacja ww. elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem dokonuje się w ramach wydawanych, na podstawie procedury SMS-PW-17 dopuszczeń, które to stanowią weryfikację kompatybilności nowych technologii z zarządzaną siecią kolejową.

Co również istotne, zgodnie z nieobowiązującym już § 3 Rozporządzenia w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem, podstawę tworzenia systemów zarzadzania bezpieczeństwem stanowiły regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury, w tym w szczególności regulacje wewnętrzne dotyczące warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynieryjnych. Pomimo uchylenia tego przepisu należy mieć na względzie uprawnienie wynikające z punktu 1.1.4 załącznika 1 rozporządzenia w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa. Otóż zgodnie z tym uprawnieniem, podmioty, które stosują już metody lub narzędzia oceny ryzyka, mogą je dalej stosować, o ile takie metody lub narzędzia są zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia i metody lub narzędzia oceny ryzyka są opisane w systemie zarządzania bezpieczeństwem zaakceptowanym przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Stwierdzić tutaj należy, że procedura SMS-PW-17 została zarówno zatwierdzona przez Prezesa UTK w ramach posiadanego przez PKP PLK S.A. systemu zarządzania bezpieczeństwem, a zapisy jej nie naruszają postanowień rozporządzenia w sprawie wspólnej oceny bezpieczeństwa.

Niezależnie od powyższego, wymogi stawiane w ramach procedury SMS-PW-17 nie powinny prowadzić do systemowego podważania oceny zgodności oraz nie mogą być sprzeczne z art. 10 ust. 2 Dyrektywy w sprawie interoperacyjności. Tym samym nie jest dopuszczalnym aby PKP PLK S.A. w ramach procedury SMS-PW-17 wymagała dodatkowych badań wyrobów (ich kontroli w ramach prób eksploatacyjnych), które zostały już przeprowadzone na potrzeby oceny zgodności w ramach uzyskania świadectwa dopuszczanie do eksploatacji typu lub wystawienia deklaracji zgodności WE, z zastrzeżeniem brzmienia art. 16 dyrektywy w sprawie interoperacyjności, że badania te przeprowadzono w identycznych warunkach eksploatacyjnych (o czym będzie mowa w dalszej części opinii).

**5. Regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury**

Regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury mają charakter przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A. ustalonych przez organy spółki, które określają procedury postępowania lub też wymogi techniczne danych rodzajów budowli, urządzeń lub taboru wykorzystywanych w zarządzanej sieci kolejowej. Od regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury odróżnić należy techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) – stanowiące powszechnie obowiązujące przepisy prawa, standardy przemysłowe UIC oraz zharmonizowane normy europejskie PN – EN. Regulacje wewnętrzne PKP PLK S.A. przyjmowane są jako Instrukcje Id lub też warunki techniczne wykonania i odbioru danej budowli lub urządzenia.

Regulacje wewnętrzne PKP PLK S.A. stanowią niejako uszczegółowienie kwestii technicznych budowli, urządzeń oraz taboru, wynikających z TSI, standardów przemysłowych oraz norm PN – EN. Tego rodzaju uszczegółowienie kwestii technicznych w ramach regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury, uzasadnione jest charakterystyką funkcjonalną sieci kolejowej danego zarządcy infrastruktury. Ponadto, o czym była już mowa wcześniej, wymagania wynikające z TSI są w wielu kwestiach znacznie bardziej ogólne od polskich wymagań techniczno – jakościowych, przez co konieczne jest stosowanie się do regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury.

Podstawą prawną do ustalania przez zarządcę infrastruktury własnych regulacji wewnętrznych są przepisy rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budowli. Zgodnie z § 19 ust. 4 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budowli ustalanie standardów konstrukcyjnych nawierzchni poszczególnych klas torów należy do zarządcy infrastruktury. Dlatego też PKP PLK S.A. jest z mocy prawa, umocowana do określania standardów konstrukcyjnych budowli, a tym samym określenia ich poszczególnych typów i wymagań konstrukcyjnych.

Potwierdzeniem tego, że wymagania TSI, są wymaganiami ogólnymi, które muszą być precyzowane przez poszczególnych zarządców infrastruktury jest również art. 25t ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten stanowi dyspozycję do wydania rozporządzenia w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei. Zgodnie tym wykazem dla poszczególnych podsystemów (jego poszczególnych zakresów wymagań) wskazane zostały w szczególności normy PN-EN oraz regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury (lista Prezesa UTK z dnia 26 września 2013 r. w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych.

Jak widać uprawnienie PKP PLK S.A. do precyzowania wymagań technicznych produktów w ramach własnych regulacji wewnętrznych wynika z dwóch podstaw prawnych: po pierwsze z ustawy prawo budowlane na podstawie której wydane został rozporządzenie w sprawie warunków technicznych budowli, po drugie z ustawy o transporcie kolejowym (art. 25t).

Dodatkowo zwrócić należy uwagę, że TSI nie zakazują precyzowania kwestii technicznych dotyczących wskazanych w nich składników interoperacyjności (budowli oraz urządzeń). Zgodnie z zapisami TSI Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych: „*Niektóre państwa członkowskie wdrożyły już przepisy bezpieczeństwa, które narzucają wyższy poziom bezpieczeństwa niż poziom wymagany w niniejszej TSI. Niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić państwom członkowskim zachowanie takich przepisów jedynie w odniesieniu do podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” i „Ruch kolejowy”. Tego rodzaju istniejące przepisy należy uznać za krajowe przepisy bezpieczeństwa w rozumieniu art. 8 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Ponadto — zgodnie z art. 4 tej dyrektywy — państwa członkowskie zapewnią zachowanie ogólnego bezpieczeństwa kolei oraz, tam gdzie to racjonalnie wykonalne, stałą jego poprawę, uwzględniając rozwój prawodawstwa unijnego, postęp naukowo-techniczny oraz przyznając priorytet zapobieganiu poważnym wypadkom. Nie należy jednakże przewidywać żadnych dodatkowych środków w odniesieniu do taboru.*”

**6. Procedura SMS-PW-17 oraz regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury a przepisy dotyczące dopuszczania wyrobów do obrotu**

Zgodnie z art. 10 ust 2. Dyrektywy w sprawie interoperacyjności, państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia do obrotu składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei Unii, jeśli składniki te są zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania zgodnie z art. 10.

Polski system prawny (w szczególności ustawa o transporcie kolejowym) w żaden sposób nie zakazuje, nie ogranicza i nie utrudnia wprowadzania na rynek polski produktów kolejowych dopuszczonych w Unii Europejskiej na podstawie przepisów o interoperacyjności. Polskie przepisy dotyczące wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności zostały w pełni dostosowane do przepisów europejskich. Składniki interoperacyjności dopuszczone legalnie w jednym państwie Unii Europejskiej mogą być w Polsce legalnie wprowadzane do obrotu.

Niemniej jednak nie można zakazać potencjalnemu nabywcy produktów (urządzeń i materiałów kolejowych) dopuszczonych w Unii Europejskiej, sprawdzenia czy kupowany przez niego produkt będzie kompatybilny z zarządzaną przez niego infrastrukturą kolejową. Nabywca materiałów lub urządzeń kolejowych, sprawdzając kompatybilność tych produktów z zarządzaną infrastrukturą kolejową, nie ogranicza przecież, ani nie utrudnia wprowadzania tych produktów do obrotu. Tym bardziej, jeżeli sprawdzenia bezpiecznego funkcjonowania takich produktów, wymagają od podmiotu zarządzającego infrastrukturą, przepisy dotyczące bezpieczeństwa w kolei.

Oczywiście wykonanie ewentualnych badań, prób eksploatacyjnych (kontroli w rozumieniu dyrektywy o interoperacyjności) jest dopuszczalne jedynie, jeżeli kontrola taka nie była przedmiotem oceny zgodności w ramach uzyskanego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu lub wystawionej deklaracji zgodności WE w tych samych warunkach eksploatacyjnych (vide art. 15 i 16 dyrektywy w sprawie interoperacyjności). Przypomnieć tutaj należy, że istnieje przecież możliwość wystawienia dla niektórych składników interoperacyjności deklaracji zgodności WE na podstawie przeprowadzonej oceny zgodności w oparciu o moduł nie przewidujący w ogóle udziału jednostki notyfikowanej. Co za tym idzie może dojść do sytuacji gdzie legalnie dopuszczony do obrotu produkt, posiadający deklarację zgodności WE, nigdy nie został w żaden sposób zweryfikowany, sprawdzony przez zarządcę infrastruktury w ramach prób eksploatacyjnych. Należy tutaj stwierdzić, że w takiej sytuacji jak najbardziej dopuszczalne jest przeprowadzanie prób eksploatacyjnych na podstawie procedury SMS-PW-17, co nie będzie stanowiło naruszenia art. 10 ust. 2 dyrektywy w sprawie interoperacyjności bowiem nie będzie to kontrola, która została przeprowadzona jako część procedury deklaracji zgodności WE. W takiej sytuacji wymogi stawiane przez procedurę SMS-PW-17 nie będą prowadzić do systemowego podważania wyników oceny zgodności.

Zgodnie z art. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei (który określa cel i zakres stosowania dyrektywy), **interoperacyjność systemu kolei na terytorium Wspólnoty ma zostać osiągnięta w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei**. Mając zatem na uwadze relację przepisów dyrektywy w sprawie interoperacyjności oraz dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa, stwierdzić należy że osiągniecie interoperacyjności we Wspólnocie może być osiągnięte tylko przy jednoczesnym zagwarantowaniu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Oznacza to, że interoperacyjność nie ma być osiągnięta za wszelką cenę, ale tylko i wyłącznie przy uwzględnieniu przepisów dotyczących bezpieczeństwa kolei. **Zatem przepisy dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei są nadrzędne w stosunku do przepisów dotyczących interoperacyjności systemu kolei**. Natomiast zadanie „bufora bezpieczeństwa”, w zakresie dążenia do osiągnięcia interoperacyjności we wspólnocie, pełni właśnie system zarzadzania bezpieczeństwem, którego procedury mają gwarantować, że w ramach danej infrastruktury kolejowej nie zostanie zastosowane nowe rozwiązanie lub produkt, nie zapewniające bezpiecznego funkcjonowania tej infrastruktury. Przypomnieć należy, że przepisy dotyczące systemu zarządzana bezpieczeństwem implementowane zostały przecież do polskiego porządku prawnego na podstawie dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Dodatkowo zwrócić należy uwagę na art. 15 dyrektywy w sprawie interoperacyjności, który uprawnia państwa członkowskie do podejmowania wszelkich właściwych kroków, aby zapewnić dopuszczenie do eksploatacji podsystemów jedynie, jeśli są zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania ich dotyczące w chwili ich włączenia do systemu kolei. Co istotne z punktu widzenia tego przepisu, państwa członkowskie w szczególności sprawdzać mogą techniczną zgodność podsystemów z systemem, do którego są włączane oraz bezpieczną integrację tych podsystemów zgodnie z przepisami dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei. Z przepisu tego wynika zatem uprawnienie krajowego zarządcy infrastruktury do zweryfikowania czy dany podsystem (zbiór składników interoperacyjności) będzie zgodny z zarządzaną przez niego siecią kolejową. Natomiast jedynym sposobem sprawdzenia takiej kompatybilności nowych produktów (podsystemów czy składników interoperacyjności) jest poddanie ich odpowiednim próbom eksploatacyjnym.

Zwrócić należy również uwagę na treść art. 16 dyrektywy w sprawie interoperacyjności, który stanowi niejako rozwinięcie dyspozycji zawartej w art. 10 tej dyrektywy. Otóż zgodnie z tym przepisem państwa członkowskie nie mogą zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, a w szczególności nie mogą wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:

1. jako część procedury prowadzącej do deklaracji weryfikacji WE, albo
2. w innych państwach członkowskich przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy lub po jej wejściu, w celu sprawdzenia **zgodności z identycznymi wymaganiami w identycznych warunkach eksploatacji**.

Szczególnie istotne w kontekście art. 16 dyrektywy w sprawie interoperacyjności jest doprecyzowanie jakiego rodzaju kontroli nie może dany zarządca infrastruktury stosować w stosunku do podmiotu posiadającego dopuszczenia na podstawie przepisów o interoperacyjności. Zakazana jest kontrola przeprowadzana w celu sprawdzenia **zgodności z identycznymi wymaganiami w identycznych warunkach eksploatacji.** Zakładają zatem istnienie u danego zarządcy infrastruktury odmiennych wymagań w odmiennych warunkach eksploatacji, to niezależnie od posiadanego dopuszczenia na podstawie przepisów o interoperacyjności, koniecznym wydaje się być przeprowadzenie stosownej kontroli tj. właściwych prób eksploatacyjnych. Tym bardziej, że istnieje istotna z technicznego punktu widzenia różnorodność systemów kolejowych, o czym świadczy załączone opracowanie „Koleje w Europie Różnice techniczne Zgodność techniczna”. Opracowanie to stanowi dodatkowe uzasadnienie konieczności badania przez zarządcę infrastruktury kompatybilności nowych rozwiązań technicznych z zarządzaną przez niego siecią kolejową.

Nie bez znaczenia dla uzasadnienia uprawnienia zarządcy infrastruktury do przeprowadzania prób eksploatacyjnych są również zapisy wynikające z właściwych norm zharmonizowanych. Normy PN-EN uprawniają zarządcę infrastruktury do uszczegóławiania cech technicznych produktów, jak również kontrolowania danego produktu (przeprowadzenia stosowanych prób eksploatacyjnych) w celu zbadania zachowania produktu w danej sieci kolejowej.

**Mając zatem na względzie ww. aspekty, stwierdzić należy, że sama procedura SMS-PW-17, jak również obowiązek przeprowadzania w jej ramach stosowanych prób eksploatacyjnych nie stoi w sprzeczności z art. 10 ust. 2 Dyrektywy w sprawie interoperacyjności. Oczywiście kontrolowanie wyrobu w ramach stosowanych prób eksploatacyjnych jest uzasadnione wyłączenie, jeżeli produkt ten nie przeszedł do tej pory analogicznych badań w identycznych warunkach eksploatacyjnych.**

Niezależnie od powyższego, procedura SMS-PW-17 w swoim obecnym brzmieniu nie rozstrzyga, w jakich konkretnych przypadkach może zostać niewydane dopuszczenie (kwestia uznaniowa). Brak jest również trybu weryfikującego zasadność rozstrzygnięcia PKP PLK S.A. np. o niedopuszczeniu danego produktu. Niewątpliwie w tym zakresie procedura powinna ulec stosownemu uszczegółowieniu.

Jeżeli chodzi o regulacje wewnętrzne PKP PLK S.A. to przede wszystkim uprawnienie PKP PLK S.A. do precyzowania wymagań technicznych produktów w ramach własnych regulacji wewnętrznych wynika z dwóch podstaw prawnych: po pierwsze z ustawy prawo budowlane na podstawie której wydane zostało rozporządzenie w sprawie warunków technicznych budowli, po drugie z ustawy o transporcie kolejowym (art. 25t). Ponadto TSI nie zakazują precyzowania kwestii technicznych dotyczących wskazanych w nich składników interoperacyjności (budowli oraz urządzeń), przy uwzględnieniu oczywiście art. 10 ust. 2 dyrektywy w sprawie interoperacyjności.

Uzasadniając funkcjonowanie regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury, nie bez znaczenia jest również aspekt techniczny. TSI są w wielu kwestiach znacznie bardziej ogólne od polskich wymagań techniczno – jakościowych, przez co konieczne jest stosowanie się do regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury, uszczegóławiających braki wynikające z TSI.

**7. Procedura SMS-PW-17 jako regulacja wewnętrzne zarządcy infrastruktury a przepisy prawa konkurencji**

Ocena procedury SMS-PW-17 oraz regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury dokonana w świetle prawa konkurencji, powinna być przede wszystkim rozpatrywana z punktu widzenia praktyk indywidualnych, tzw. nadużycia pozycji dominującej. Ponieważ PKP PLK S.A. posiada bardzo silną pozycję dominującą na rynku zakupów produktów wykorzystywanych do budowy, remontów i utrzymania sieci kolejowych, jej postępowanie będzie mogło być przedmiotem oceny Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W szczególności ocena ta może być dokonywana w świetle praktyki określonej w art. 9 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów polegającej na przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji. Rozpatrując procedurę z tego punktu widzenia należy zauważyć, iż istnieje możliwość, że stosowanie tego rodzaju procedury przez PKP PLK S.A., a w szczególności uzależnianie udziału przedsiębiorców w postępowaniach zamówieniowych od posiadania przez oferenta dopuszczenia produktu do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. zostanie uznane za praktykę ograniczającą konkurencję.

Ocena, czy stosowanie procedury SMS-PW-17 rzeczywiście ogranicza konkurencję zależeć jednak powinna nie tylko od samej treści jej postanowień, ale również od tego jak jej stosowanie wygląda w praktyce przez PKP PLK S.A. Na przykład, czy dotychczas spółka odmówiła jakiemuś podmiotowi udziału w procedurze prowadzonej na podstawie SMS-PW-17 lub czy po przeprowadzeniu procedury odmówiła wydania dopuszczenia. Pytanie również, czy sam udział potencjalnych oferentów w tego rodzaju procedurze jest przez nich uznawany za kosztowny lub uciążliwy. Z punktu widzenia prawa konkurencji nie ma co prawda znaczenia, czy dana praktyka polegająca na nadużyciu pozycji dominującej rzeczywiście wywołała antykonkurencyjne skutki, jednak w przypadku tego rodzaju praktyki jak ta z art. 9 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów (przeciwdziałanie ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji) powinna istnieć przynajmniej groźba wystąpienia takiego skutku, a jego wystąpienie powinno być wysoce prawdopodobne.

Sam sposób sformułowania procedury zakłada, że produkt jest oceniany przez PKP PLK S.A., a następnie spółka decyduje o możliwości jego zabudowy. Jednakże należy podkreślić, iż procedura ta ma na względzie ocenę kompatybilności produktu do systemu, która została opisana powyżej. Ma podstawy w obowiązującym prawie i efektem procedury nie jest powtarzanie uprzednio przeprowadzonych badań, lecz bezpieczeństwo stosowania produktu.

Powołany w punkcie 4 powyżej przepis art. 17a ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, iż zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem i w ramach tej podstawy prawnej PKP PLK S.A. wydała procedurę SMS-PW-17. System zarządzania bezpieczeństwem, a w jego ramach również wydana przez PKP PLK S.A. procedura SMS-PW-17 podlega akceptacji w drodze decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w postępowaniu o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa.

Ponadto, należy zauważyć, iż z postanowień procedury SMS-PW-17 wynika, że próby eksploatacyjne przeprowadzane przez PKP PLK S.A. w ramach tej procedury nie stanowią powtórzenia badań wykonywanych na podstawie Dyrektywy w sprawie interoperacyjności. Jak wynika z zapewnień przedstawicieli PKP PLK S.A. wymagania procedury SMS-PW-17 nie powtarzają bowiem wymagań przepisów krajowych oraz unijnych dotyczących oceny zgodności. W zakresie spełnienia wymagań zasadniczych (co jest potwierdzane przez świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu oraz deklaracje zgodności WE składnika interoperacyjności). PKP PLK S.A. weryfikuje tylko, czy odpowiednie dokumenty dopuszczenia zostały wydane i nie wymaga powtarzania badań.

Jak wynika już z § 1 Procedury SMS-PW-17 jej podstawowym celem jest umożliwienie zastosowania w podsystemach systemu kolei rozwiązań technicznych zapewniających jego bezpieczeństwo i efektywność z uwzględnieniem dostępnych zarządcy infrastruktury zasobów. Temu służą wydawane przez PKP PLK S.A. dopuszczenia, weryfikujące tak naprawdę kompatybilność z zarządzanym systemem kolejowym.

**8. Procedura SMS-PW-17 oraz regulacje wewnętrzne zarządcy infrastruktury a przepisy prawa zamówień publicznych**

Zamawiający w ramach ogłaszanych przetargów może określać swoje wymagania jakościowe na produkty oraz usługi według własnych potrzeb. Oczywiście zamawiający zobowiązany jest do przestrzegania podstawowych zasad zamówień publicznych. Zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy prawo zamówień publicznych, zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości. Dodatkowo zgodnie z art. 25 ust. 1 ustawy prawo zamówień publicznych, w postępowaniu o udzielenie zamówienia zamawiający może żądać od wykonawców wyłącznie oświadczeń lub dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania. Poza tym przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty (art. 29 ust. 1 ustawy prawo zamówień publicznych).

PKP PLK S.A. ogłaszając zamówienia nie preferuje żadnego podmiotu (dostawcy) ponieważ wymaga produktów według ogólnie dostępnych technologii (każdy potencjalny dostawca traktowany jest jednakowo). Mając na względzie procedurę SMS-PW-17, PKP PLK S.A. żąda od potencjalnych wykonawców wyłącznie dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania, ponieważ jako zamawiający musi mieć gwarancję, że kupowany produkt będzie kompatybilny z siecią kolejową.

Podstawą prawną ustanowienia procedury SMS-PW-17 są przepisy dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem z ustawy o transporcie kolejowym. Procedura SMS-PW-17 nie została ustalona na podstawie przepisów ustawy prawo zamówień publicznych. Niemniej jednak, zgodnie z art. 134a ustawy prawo zamówień publicznych zamawiający może ustanowić system kwalifikowania wykonawców, do udziału w którym dopuszcza wykonawców spełniających warunki wskazane przez zamawiającego w publicznym ogłoszeniu dotyczące określonej kategorii zamówień sektorowych, i wpisuje ich do wykazu zakwalifikowanych wykonawców.

System kwalifikowania wykonawców ustanawia się na czas oznaczony, w sposób umożliwiający wykonawcom składanie wniosków o dopuszczenie do udziału w systemie i ich aktualizację przez cały okres trwania systemu. Procedura taka, dotyczyć powinna jednak kryteriów podmiotowych. Jak wskazano w komentarzu do art. 134a ustawy Prawo zamówień publicznych (Pieróg 2015 , wyd. 13/Pieróg) system kwalifikowania wykonawców polega na prowadzeniu przez zamawiającego sektorowego wykazu wykonawców, w stosunku do których przeprowadził on procedurę weryfikacji spełniania określonych warunków podmiotowych w zakresie określonej kategorii zamówień sektorowych. Wydaje się, że procedura ta nie umożliwia zatem zamawiającemu prowadzenia w jej ramach badań produktów i dopuszczania ich do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez zamawiającego. Podobnie w komentarzu autorstwa Graneckiego (wyd. 5) wskazuje się, iż system kwalifikowania może mieć podwójne zastosowanie. Po pierwsze, może służyć do usprawnienia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego stwarzając domniemanie, iż wpisani do wykazu wykonawcy są zdolni do prawidłowego wykonania zamówienia objętego daną kategorią zamówień. Wykonawcy dopuszczeni do systemu, w odniesieniu do zamówień nim objętych są zwolnieni z obowiązku przedkładania wymaganych w konkretnych postępowaniach dokumentów i zaświadczeń potwierdzających spełnianie przez nich warunków określonych przez zamawiającego, np. w zakresie posiadania uprawnień do prowadzenia danej działalności, posiadania wiedzy i doświadczenia, dysponowania odpowiednim potencjałem technicznym, ich sytuacji finansowej i potencjału ekonomicznego czy też niepodlegania wykluczeniu z udziału w postępowaniu. Po drugie wskazuje się jednak, że ogłoszenie o ustanowieniu systemu kwalifikowania może stanowić etap wszczynający konkretne postępowanie o udzielenie zamówienia w trybach przetargu ograniczonego lub negocjacji z ogłoszeniem, w których będą mogli uczestniczyć wyłącznie wykonawcy dopuszczeni do systemu kwalifikowania u danego zamawiającego. W tym przypadku zamawiający wszczyna postępowanie o zamówienie publiczne publikując ogłoszenie o ustanowieniu systemu kwalifikowania. Dopuszczonymi do udziału w postępowaniu – do składania ofert (przetarg ograniczony) czy też do udziału w negocjacjach (negocjacje z ogłoszeniem) są wykonawcy, którzy zostali dopuszczeni do systemu kwalifikowania. Zamawiający nie publikuje w takim przypadku odrębnego ogłoszenia o zamówieniu, którego przedmiotem są zamówienia, których dotyczy system kwalifikowania. System kwalifikowania upraszcza zatem proces wyłaniania wykonawców, którzy ubiegają się o zamówienia u danego zamawiającego oraz weryfikację jakościową cech robót, dostaw lub usług objętych systemem. Ustalona przy ustanowieniu systemu, obowiązująca dla powtarzalnych zamówień zasada ich nabywania oraz jednokrotna weryfikacja wykonawcy ma umożliwić nabywanie określonego typu zamówień wielokrotnie, bez dokonywania niektórych czynności weryfikacji zdolności i wiarygodności wykonawcy podczas procedury udzielania zamówienia.

Jak widać system kwalifikowania wykonawców stanowi kontrolę podmiotową (weryfikację producenta). Procedura SMS-PW-17 jest kontrolą przedmiotową (weryfikacją produktu mającego być zastosowanym w linii kolejowej). Niemniej jednak niektórzy zarządcy infrastruktury przewidują kontrolę podmiotowo – przedmiotową.

Niemiecki zarządca infrastruktury DB Netz stosuje procedurę kwalifikacji dostawców tzw. HPQ (Hergestellerbezogene Produktqualifikation). Niemieckie HPQ jest częścią polityki jakościowej niemieckiego zarządcy infrastruktury i składa się z oceny przedsiębiorstwa oraz weryfikacji produktu. Celem HPQ jest ustalenie zdolności produkcyjnej podmiotu podlegającego kontroli, przestrzegania w jego zakładzie zasad kontroli jakości, jak również innych referencji kwalifikujących go jako wiarygodnego dostawcę. Ponadto badany jest produkt pod kątem możliwości zastosowania go w docelowej sieci kolejowej. HPQ stanowi zatem audyt producenta, jak również technologii wytwarzania produktu.

**9. Wnioski i rekomendacje**

Funkcjonowanie w PKP PLK S.A. zarówno procedury SMS-PW-17, jak również regulacji wewnętrznych jest zgodne z przepisami prawa. Funkcjonowanie regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury w żaden sposób nie narusza przepisów ustawy o transporcie kolejowym, jak również dyrektywy w sprawie interoperacyjności. [ISTOTNY WNIOSEK Z UWAGI NA NIEKTÓRE ZASTRZEŻENIA]

Procedurę SMS-PW-17 również należy uznać za zgodną z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz dyrektywą w sprawie interoperacyjności, o ile kontrole przeprowadzone w ramach tej procedury nie będą powielać wcześniej przeprowadzonych kontroli w ramach uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu lub wystawienia deklaracji zgodności WE. Uprawnienie do wykonywania przez zarządcę infrastruktury prób eksploatacyjnych wynika z charakteru TSI (gdzie w ramach żadnego z modułów oceny zgodności nie przeprowadza się prób eksploatacyjnych), zapisów norm zharmonizowanych, przepisów samej dyrektywy w sprawie interoperacyjności (art. 15 i 16 dyrektywy), ale przede wszystkim z posiadanego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Pamiętać również należy, że zgodnie z art. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, **interoperacyjność systemu kolei na terytorium Wspólnoty ma zostać osiągnięta w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei**. Dlatego też zapewnienie interoperacyjności we Wspólnocie może być osiągnięte tylko przy jednoczesnym zagwarantowaniu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Samo posiadanie i stosowanie przez PKP PLK S.A. procedury w ramach której produkty są badane i weryfikowane jest oczywiście dopuszczalne. Natomiast ryzyko niezgodności z prawem konkurencji dotyczyć może udzielania przez PKP PLK S.A. dopuszczeń i uzależnianie udziału w procedurze zamówieniowej od posiadania dopuszczenia danego produktu do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. Dodatkowo, Prezes UOKiK może stwierdzić, że procedura ogranicza konkurencję poprzez wprowadzenie dodatkowych badań i wymagań ocenianych w toku uzyskania dopuszczenia wydawanego przez PKP PLK S.A. dla tych samych obszarów badań i wymagań, które są wykonywane i potwierdzane na potrzeby wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu lub procedury oceny zgodności składnika interoperacyjności.

Aby uniknąć zarzutów naruszenia prawa konkurencji, koniecznym jest aby, wewnętrzne procedury PKP PLK S.A. były oparte na wyraźnej podstawie prawnej. Procedura SMS-PW-17 ma wyraźną podstawę prawną, bowiem stanowi cześć systemu zarządzenia bezpieczeństwem (art. 17a ustawy o transporcie kolejowym), który stanowi obligatoryjną procedurę zarządcy infrastruktury, zatwierdzaną przez Prezesa UTK w drodze decyzji administracyjnej. W sytuacji gdy wprowadzenie tego rodzaju procedury oraz jej zakres jest dopuszczone obowiązującymi przepisami krajowymi lub wspólnotowymi, ryzyko uznania, iż treść tej procedury ogranicza konkurencję jest znacznie ograniczone.

Wydaje się, że dodatkową podstawą funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem mógłby stanowić wspomniany w poprzednim punkcie art. 134a ustawy prawo zamówień publicznych, zgodnie z którym zamawiający może ustanowić system kwalifikowania wykonawców, do udziału w którym dopuszcza wykonawców spełniających warunki wskazane przez zamawiającego w publicznym ogłoszeniu dotyczące określonej kategorii zamówień sektorowych i wpisuje ich do wykazu zakwalifikowanych wykonawców.

Uwagi szczegółowe z odniesieniem do treści dokumentu:

|  |  |
| --- | --- |
| Procedura SMS PW-17 | **ZEBRANE: komentarze/uwagi oraz odniesienie do Aktów prawnych** |
| Rozdział 1.  Cel i zakres procedury  § 1.   1. Podstawowym celem procedury jest umożliwienie zastosowania w podsystemach systemu kolei rozwiązań technicznych zapewniających jego bezpieczeństwo i efektywność z uwzględnieniem dostępnych zarządcy infrastruktury zasobów obejmujących: finanse, środki produkcji, w tym technologie diagnostyczne, poziom kompetencji, procedury reakcji i innych działań w sytuacjach normalnych i nadzwyczajnych występujących w toku użytkowania danego rozwiązania.   § 2.   1. Procedura obejmuje elementy podsystemów i technologie – zwane dalej EiT, których stosowanie może mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub na bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei. 2. Lista otwarta EiT podlegających niniejszej procedurze określona jest w załączniku nr 1. Lista jest aktualizowana przez Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki na podstawie wpływających wniosków oraz zgłoszeń biur (zmiana treści listy nie stanowi zmiany procedury).   Załącznik1:  E. W ZAKRESIE DRÓG KOLEJOWYCH  1. nawierzchnia kolejowa oraz jej elementy,  2. elementy mające wpływ na nawierzchnię kolejową. | KOMENTARZ:  Procedura SMS PW 17 została utworzona jako część SMS zarządcy infrastruktury zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2004/49/WE dotyczącej bezpieczeństwa kolei. Procedura ta zgodnie z§ 2 załącznik 1 pkt. E obejmuje wszystkie elementy nawierzchni kolejowej. Wynika z tego że, oferując wyrób zgodny z wymaganiami dyrektywy 2008/57/WE (składnik interoperacyjności posiadający Deklarację zgodności WE ) producent musi poddać ocenie pod kątem spełnienia przez wyrób wymagań bezpieczeństwa przez zarządcę infrastruktury co jest niezgodne z prawem. [Istnienie procedury nie podlega dyskusji.] Przepisy uznają że wyroby które zostały ocenione zgodnie z wymaganiami UE są bezpieczne:  DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/57/WE  z dnia 17 czerwca 2008 r.  w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie  Artykuł 1  Cel i zakres stosowania   1. Niniejszą dyrektywę przyjmuje się dla ustanowienia warunków, które mają być spełnione w celu osiągnięcia na terytorium Wspólnoty interoperacyjności systemu kolei w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2004/49/WE. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.   oraz:  ROZPORZĄDZENIE 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  Artykuł 3  Procedury oceny wniosków   1. Domniemywa się, że produkty dostarczane lub usługi świadczone przez wykonawców lub dostawców zarządcom infrastruktury są zgodne z wymogami w zakresie bezpieczeństwa, jeśli wykonawcy, dostawcy lub produkty są certyfikowani zgodnie z właściwymi systemami certyfikacji ustanowionymi na mocy prawodawstwa UE w odniesieniu do dostarczania takich produktów lub świadczenia takich usług.   W zakresie kolejnictwa wymagania te określone są w dyrektywie 2008/57/WE oraz TSI dla danego podsystemu |
| **§ 2. Ust.1: „***Procedura obejmuje elementy podsystemów i technologie – zwane dalej EiT, których stosowanie może mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub na bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei.”*  UWAGA:  **Jakie kompetencje posiada PKP PLK w zakresie weryfikacji technologii wytwarzania danego elementu.** [PLK nie różnicuje technologii wytwarzania, zapis w procedurze zostanie doprecyzowany.] **Jak autorzy procedury wyobrażają sobie oszacowanie wpływu danej technologii w procesie produkcji elementu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.**  Należałoby zapis o technologiach usunąć. [PLK dopuszcza technologie w sensie wykonywanych usług, np.: spawanie, wyburzanie fundamentów palowych.]  **--------------------------------------------**  **§ 2. Ust. 2: „***Lista otwarta EiT podlegających niniejszej procedurze określona jest w załączniku nr 1.*  *E. W ZAKRESIE DRÓG KOLEJOWYCH*  *1. nawierzchnia kolejowa oraz jej elementy,*  *2. elementy mające wpływ na nawierzchnię kolejową.*  UWAGA:  Nie uszczegółowiono jakie elementy i w jaki sposób będą podlegały procedurze. Budzi to duże wątpliwości ponieważ daje możliwość oceniającemu przyjęcie różnych ścieżek postępowania dla takiego samego elementu nawierzchni różnych Producentów. Powinien zostać jednoznacznie zdefiniowany zakres weryfikowanych właściwości danego elementu nawierzchni kolejowej.  Nie zdefiniowano co autorzy rozumieją przez wpływ elementu na nawierzchnię kolejową. Tak jak w przypadku pierwszym daje to możliwość dowolnej interpretacji i oceny danego elementu. [PLK dąży do tego, aby zestaw wymagań dla danego EiT wydawać w formie odrębnych opracowań. Niestety z uwagi na ogromną czasochłonność opracowania tego typu dokumentów są one wydawane w ilości kilku rocznie.] |
| **Rozdział 2.**  **Definicje pojęć stosowanych w procedurze**  **§ 3**  5. Certyfikat zgodności z typem - dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do stwierdzania zgodności z typem potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu (zob. art. 4 pkt 15 b) ustawy o transporcie kolejowym)  13. Ocena zgodności – proces oceny wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do elementu lub technologii. | ***§ 3. ust.5.***  UWAGA:  Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych - **§ 22. Ust.1.**, *również producent albo jego upoważniony przedstawiciel może wystawić deklaracje zgodności z typem* oraz **ust. 3**. - *Producent albo jego upoważniony przedstawiciel przeprowadza procedurę oceny zgodności z typem zgodnie z wybranym przez siebie modułem, określonym w załączniku nr 2 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu.*  Mając na uwadze powyższe Certyfikat zgodności z typem mogą wystawiać inne podmioty, a nie tylko *jednostka organizacyjna uprawniona do przeprowadzenia badań technicznych.*  [Certyfikat zgodności z typem jest innym dokumentem niż deklaracja zgodności z typem. Certyfikaty zgodności wydają jednostki badawcze, natomiast inne podmioty mogą wystawiać deklaracje wystawiać deklaracje zgodności.  W tym konkretnym przypadku chodzi o to, ze producent posiadający certyfikat zgodności typu wydany przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w Art. 22g ustawy o transporcie kolejowym oraz świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydane przez Prezesa UTK, dla każdego kolejnego egzemplarza przeprowadza ocenę zgodności z typem i wystawia deklarację zgodności z typem (nie certyfikat). Inny podmiot np. zarządca infrastruktury, wykonawca modernizacji itp. musi zlecić jednostce badawczej przeprowadzenie oceny zgodności z typem. Jednostka ta wystawia certyfikat zgodności z typem, na podstawie którego ten podmiot może wystawić deklarację zgodności z typem.] |
| ***§ 3. ust 13.***definicja oceny zgodności jest sprzeczna z definicją zawartą w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu (Dz. U. U. E. L 218 z 13.8.2008 r.),* obowiązującego wprost we wszystkich krajach Unii Europejskiej, gdzie zdefiniowano że „ocena zgodności” oznacza proces wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do produktu, procesu, usługi, systemu, osoby lub jednostki a jednostką, która wykonuje czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję jest „jednostka oceniająca zgodność” m. in. jednostka notyfikowana, którą nie jest na pewno PKP PLK S.A, gdyż nie spełnia warunków określonych w zakresie uzyskania akredytacji na podstawie art. 22 ustawy o systemie oceny zgodności i nadzoru rynku. [Definicja zawarta w procedurze jest zgodna znaczeniowo z powyższą obowiązującą, tylko uproszczona. PLK nie dokonuje procesu oceny zgodności, a jedynie weryfikuje czy został on przeprowadzony oraz czy jednostki, które go wykonały posiadały stosowne uprawnienia.] |
| **§7.**  **Proces certyfikacji**   1. Dokumenty, o których mowa wyżej mogą obejmować: obliczenia projektowe i technologiczne, badania laboratoryjne, badania eksploatacyjne, dane materiałowe, zasady powiązania składników i inne dokumenty niezbędne dla przeprowadzenia procesu dopuszczenia. | **§7 ust. 2.** Wskazuje szereg dokumentacji technicznej, która ma zostać udostępniona na etapie procesu certyfikacji nie gwarantując poufności i zabezpieczenia własności intelektualnej producenta.  Propozycja uzupełnienia zapisów o artykuł, który będzie stanowił o zabezpieczeniu własności intelektualnej producenta wraz z wzorem umowy o poufności. [Uwaga zostanie uwzględniona.] |
| **§7.**  **Proces certyfikacji**   1. Wszystkie składane dokumenty muszą być w języku polskim, wyjątek mogą stanowić dokumenty stanowiące podstawę wydania certyfikatu WE zgodności – podlegają uzgodnieniu z Biurem. Kopie dokumentów oraz tłumaczenia muszą posiadać potwierdzenie za zgodność z oryginałem przez jednostkę, która wydała dokument lub dla której został on wydany. | **§7 ust. 3.** *„Kopie dokumentów…”*  Często producent nawet nie ma dostępu do oryginału na przykład na certyfikat na podzespół, który został zastosowany w jego wyrobie.  Propozycja uzupełnienia zapisów: Producent na własną odpowiedzialność potwierdza zgodność przekazanej dokumentacji z oryginałem.  [Uwaga zostanie uwzględniona.] |
| **§ 7.**  **Proces certyfikacji**   1. W celu identyfikacji zagadnień związanych z oceną EiT na potrzeby wydania dopuszczenia, Spółka zastrzega sobie prawo do wglądu we wszelkie dokumenty stanowiące podstawę wprowadzenia wyrobu do obrotu na terytorium Polski lub innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, bądź państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu, np. dokumentów opracowanych w celu uzyskania: Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, Deklaracji zgodności WE, Deklaracji właściwości użytkowych, itp. 2. Dokumenty, o których mowa wyżej mogą obejmować: obliczenia projektowe i technologiczne, badania laboratoryjne, badania eksploatacyjne, dane materiałowe, zasady powiązania składników i inne dokumenty niezbędne dla przeprowadzenia procesu dopuszczenia   **§ 10.**  **Obszar weryfikacji certyfikacji zasadniczej (PC2)**   1. Biuro weryfikuje zakres podlegania EiT pod ocenę zgodności z wymaganiami zasadniczymi / podstawowymi oraz innymi w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu ocen zgodności. | Zgodnie z:  **Ustawa o Transporcie Kolejowym**  **Art. 10**   1. Prezes UTK jest organem nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542), w zakresie wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów kolejowych.   PKP PLK nie jest w żaden sposób umocowana prawnie do kontroli wyrobów (składników interoperacyjności) [PLK nie wykonuje kontroli wyrobów. PLK nie wymaga powielania wcześniej wykonanych badań, o ile wykonały je uprawnione do tego podmioty.] W § 7 procedura PW 17 zezwala zarządcy infrastruktury na kontrolę już przeprowadzoną w ramach wydania Deklaracji zgodności WE dla składnika interoperacyjności co jest również niezgodne z zapisami dyrektywy 2004/49 WE (art. 16 ust 2 i 3):  dyrektywa 2004/49/WE  Art. 16  2. Władza bezpieczeństwa otrzymuje przynajmniej następujące  zadania:  c) kontrolowanie zgodności składników interoperacyjności z  właściwymi zasadniczymi wymaganiami, zgodnie z art. 12  dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE;  3. Zadania wymienione w ust. 2 nie mogą być przekazane lub zlecone zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwu kolejowemu lub podmiotowi zamawiającemu. |
| **§ 7. ust.1,2:** *oraz* **§ 10** :  UWAGA:  PKP PLK SA nie jest w żaden sposób umocowana prawnie do kontroli wyrobów (składników interoperacyjności) lub innych wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej. [Komentarz jw.]  Zgodnie z polskim prawem Prezes UTK jest organem nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542), w zakresie wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu.  W przypadku wyrobów budowlanych organem takim jest Główny Urząd Nadzoru Budowlanego.  W dyrektywie 2004/49/WE Art. 16 zapisano w ust. 2. Władza bezpieczeństwa otrzymuje przynajmniej następujące zadania: c) kontrolowanie zgodności składników interoperacyjności z właściwymi zasadniczymi wymaganiami, zgodnie z art. 12 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE; oraz ust. 3. Zadania wymienione w ust. 2 nie mogą być przekazane lub zlecone zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwu kolejowemu lub podmiotowi zamawiającemu.  **Należy zwrócić uwagę, że w PKP PLK SA nie ma pracowników posiadających uprawnienia do wykonywania audytów zewnętrznych (aby być auditorem zewnętrznym trzeba przejść szkolenia w Polskim Centrum Akredytacji) oraz do dostępu do informacji niejawnych, a takimi są wszystkie dokumenty Producenta i informacje dotyczące technologii produkcji, wyników badań, itp.** [Powyższy zapis nie jest zgodny ze stanem faktycznym. PLK nie dokonuje audytów, które stanowią element poprzedzający certyfikację systemu lub akredytację, a takie wymagają posiadania kompetencji potwierdzonych przez PCA lub akredytowane podmioty. Audyt realizowany przez PLK stanowi standardowy „audyt drugiej strony” wynikający z porozumień umownych – praktykowany na całym świecie we wszystkich branżach.]  **PKP PLK SA nie może wymagać od Producentów przekazania im tego typu dokumentów stanowiących tajemnicę spółki. Jak już wcześniej wspomniano dostęp do takich dokumentów mają tylko jednostki prawnie do tego powołane jak np. UTK czy GUNB.** [Uwaga zostanie częściowo uwzględniona. PLK na podstawie porozumień umownych może wymagać przedstawienia dokumentów stanowiących podstawę wydania wszelkich certyfikatów lub deklaracji.] |
| **§ 8.**  **Obszar certyfikacji funkcjonalnej (PC1a)**  1.Wnioskodawca pisemnie, na adres PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. –  Centrala Biuro Bezpieczeństwa, zgłasza wolę ubiegania się o uzyskanie dopuszczenia do stosowania na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. EiT (w przypadku EiT znajdującego się na liście stanowiącej załącznik nr 1, procedura może rozpoczynać się od obszaru PC2).  2.Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1 w szczególności winno zawierać następujące informacje:  1) cel stosowania EiT;  2) dokumentację techniczną EiT;  3) opis EiT, w tym cech charakterystycznych;  4) warunki stosowania EiT – służące do zapewnienia prawidłowej eksploatacji, obejmującej w szczególności obsługę, progi reakcji i odpowiednie dla nich środki zaradcze, diagnostykę, konserwację, naprawy | **§ 8 ust. 2.**  Na etapie zgłoszenia woli ubiegania się o uzyskanie dopuszczenia do stosowania na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. - PC1A wymagane jest przekazanie szereg dokumentów technicznych, które są opracowywane jako wynik projektu. Tym samym uniemożliwia się zaangażowanie klienta w projekt na samym jego początku, konsultowania oczekiwanych parametrów. Takie zapisy premiują implementowanie zastosowanych na innych rynkach rozwiązań tym samym ograniczając możliwość rozwoju innowacyjnych wyrobów.  Procedura SMS-PW-17 powinna zakładać również współpracę z dostawcami na etapie projektowania wyrobu, a nie angażowanie się PKP dopiero kiedy wyrób jest już zaprojektowany, już jest komplet dokumentacji technicznej, warunków itd. I na tym etapie wnosić uwagi do już przygotowanego wyrobu. [Uwaga jest zasadniczo bezpodstawna. PLK posiada inne procedury określające współpracę z dostawcami m.in. w zakresie produktów innowacyjnych. Ponadto brak któregoś z dokumentów określonych w liście nie dyskwalifikuje Wniosku. PLK stosuje elastyczne podejście dla produktów innowacyjnych, nowo-wdrażanych, jednak ostatecznie przed wydaniem dopuszczenia musi zostać skompletowana pełna dokumentacja opisująca produkt oraz gwarantująca zachowanie deklarowanych przez Wnioskodawcę parametrów.]  **§ 8 ust. 2.**  Co z wyrobem, który został oceniony na etapie PC1a jako niepodlegający pod zakres procedury SMS? Brak informacji czy z automatu może on być stosowany na liniach {PKP PLK S.A.).  [w przypadku niepodlegania pod procedurę PLK pisemnie informuje o tym fakcie oraz informuje o możliwości oferowania produktu w postępowaniach zakupowych lub jej braku – jeśli produkt nie ma zastosowania na sieci kolejowej zarządzanej przez PLK.] |
| **§ 9.**  **Wniosek o dopuszczenie do stosowania**  **(PC1b)**  **…**  d) najczęściej pojawiające się problemy w czasie cyklu życia danego  elementu lub w czasie stosowania technologii oraz ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (dot. części operacyjnej oraz technicznej), | **§ 9 ust. 3 d)**  Uwaga jak w przypadku punktu III. Na wczesnym etapie wymagane są informacje odnośnie najczęściej pojawiających się problemach w czasie cyklu życia wyrobu. Należy zmienić zapis, który pozwoli zastosować na przykład formy prognoz (wstępne analizy RAM).  [Uwaga zostanie uwzględniona.] |
| **§ 9.**  **Wniosek o dopuszczenie do stosowania**  **(PC1b)**  **…**  6) opinię wstępną jednostki badawczej (dla EiT z branży automatyki  I telekomunikacji); | **§ 9 ust. 3 pkt 6**  Wymagane jest przedstawienie opinii jednostki badawczej (na etapie PC1b, czyli dokumentacja która wymagania jest na etapie wniosku). Zgodnie z definicją na stronie 5 punkt 10 jednostka badawcza ma zostać zaakceptowana przez PKP PLK S.A. Brak wykazu jednostek badawczych akceptowanych przez PKP PLK SA?  [Jednostkę wybiera Wnioskodawca. Akceptacja PLK polega wyłącznie na weryfikacji uprawnień jednostki do przeprowadzania określonych badań.] |
| **§ 12.**  **Obszar audytu jakościowego (PC4)**  1. Spółka zastrzega sobie prawo do przeprowadzania audytu Wnioskodawcy na każdym etapie prowadzenia postępowania o wydanie Dopuszczenia zgodnie z niniejszą procedurą oraz po jego wydaniu (w okresie ważności Dopuszczenia). | **§ 12. ust.1.**  UWAGA:  Kto i na jakiej zasadzie decyduje o przeprowadzeniu audytu?. Kto określa zakres tego audytu. Te zasady muszą być jasno i precyzyjnie określone, aby każdy Producent wiedział że zostanie potraktowany na równych prawach. Nie sprecyzowanie i jednoznaczne określenie zasad, zakresu dla danego podmiotu audytu daje możliwość dowolnych postępowań nie związanych ściśle z przedmiotem (elementem) będącym podmiotem w sprawie.  [Uwaga zostanie częściowo uwzględniona. Z uwagi na brak delegowanych do audytów pracowników PLK, zadania te są wykonywane jako dodatkowe, w związku z czym obecnie audyty są realizowane w przypadkach szczególnych.] |
| **§ 12.**  **Obszar audytu jakościowego (PC4)**  **…**  5.Audyty producentów lub wykonawców robót dokonywane są w oparciu o przygotowaną wcześniej przez Zespół Audytorów listę pytań/zagadnień audytowych, przy czym zakres audytu obejmuje w szczególności:… | **§ 12 ust. 5.**  Należy uzupełnić zapis, iż Producent zostaje poinformowany o audycie pisemnie min 2 tyg. przed planowanym jego terminem.  [Uwaga zostanie częściowo uwzględniona, ponieważ termin audyt jest uzgadniany z Wnioskodawcą.] |
| **§ 13.**  **Badania eksploatacyjne (PC5)**   1. Celem wykonania badań eksploatacyjnych Wnioskodawca zawiera trójstronną umowę z właściwą terenowo jednostką organizacyjną Spółki w sprawie udostępnienia poligonu badawczego oraz z jednostką badawczą wykonującą badania. Wzór umowy stanowi Załącznik 5 do niniejszej procedury (z wyjątkiem sytuacji, gdy poligon nie znajduje się na terenie zarządzanym przez Spółkę) | **§ 13 ust. 1.**  Należy uzupełnić zapis, iż w przypadku realizowania równolegle z procedurą SMS trybu świadectwa UTK zgodnie z Rozporządzeniem 720 nie ma konieczności podpisywani 2 umów dot. badań i jest honorowana umowa sygnowana pomiędzy tymi samymi podmiotami zgodna z zał. Rozporządzenia 720.  [Uwaga zostanie uwzględniona.] |
| **§ 13.**  **Badania eksploatacyjne (PC5)**  8. Zakład Linii Kolejowych wskazany w umowie w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych zobowiązany jest do wydania oceny w zakresie doświadczeń z eksploatacji dotyczącej EiT będącego przedmiotem dopuszczenia, zgodnie z wytycznymi określonymi przez Biuro. Ocena ta służy wyłącznie całościowej ewaluacji EiT wykonywanej przez Biuro i nie może być wykorzystywana do innych celów | **§ 13 ust. 8.**  Należy zmienić zapis, tak, aby wystawiana przez Zakład Linii Kolejowych opinia (ocena) w zakresie doświadczeń z eksploatacji dotycząca badanego wyrobu będącego przedmiotem dopuszczenia mogła być stosowana w postępowaniu UTK. W tym przypadku dochodzi ewidentnie do dublowania się dokumentów w obu procedurach SMS i UTK.  [Uwaga zostanie częściowo uwzględniona. W procedurze znajdzie się bardziej precyzyjne rozgraniczenie pomiędzy tymi procedurami UTK oraz PLK. Oceny wydawana przez zakład w ramach procedury SMS-PW-17 nie może być wykorzystana do innych celów, chyba że procedury są realizowane jednocześnie.] |
| **§ 13.**  **Badania eksploatacyjne (PC5)**  11. Negatywna opinia jednostki badawczej lub negatywna opinia Biura stanowi podstawę do odrzucenia wniosku o dopuszczenie EiT do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w takiej sytuacji Biuro informuje Wnioskodawcę oraz Biuro Bezpieczeństwa o odrzuceniu wniosku. | **§ 13. ust.11.**  UWAGA:  W jakich przypadkach może dojść do sytuacji, że przy pozytywnej opinii jednostki badawczej, zaaprobowanej przez Biuro, będzie negatywna opinia Biura. W takim razie jakie znaczenie mają badania wykonywane przez stronę trzecią, jak i tak o końcowej opinii decyduje Biuro.  [Uwaga zostanie uwzględniona.] |
| **§ 14.**  **Wydanie dopuszczenia**  3.Wydanie dopuszczenia „Dopuszczenie do stosowania elementu podsystemu lub technologii na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, może być bezterminowe lub terminowe oraz bezwarunkowe lub warunkowe i pozwala na za stosowanie EiT na sieci kolejowej zarządzanej przez Spółkę. | **§ 14 ust. 3.**  UWAGA:  Zapis wskazuje, iż dopuszczenie może być terminowe, bezterminowe oraz warunkowe lub bezwarunkowe. Brak kryteriów, a decyzja o formie dopuszczenia zależy od osoby prowadzącej temat w PKP PLK S.A.  [Uwaga zostanie uwzględniona.] |
| **§ 15.**  **Obszar użytkowania kontrolowanego (PC6)**   1. Niezależnie od wyznaczonych terminów raportowania, w przypadku stwierdzenia niezgodności wartości parametrów EiT z parametrami określonymi w dokumentacji technicznej, ujawnienia wad ukrytych, pogorszenia parametrów techniczno-eksploatacyjnych, stwierdzenia nieprawidłowości w zastosowanej technologii lub innych okoliczności uniemożliwiających prawidłową eksploatację, Zakład Linii Kolejowych niezwłocznie informuje o tym Biuro. | **§15 ustęp 4.**  Należy uzupełnić zapis, Zakład Linii Kolejowej jest zobowiązany poinformować producenta o wystąpieniu wszelkich odchyłek na etapie eksploatacji.  [Uwaga zostanie szczegółowo przeanalizowana pod kątem możliwości wdrożenia.] |
| **§ 16.**  **Zawieszenie / cofnięcie dopuszczenia**  1. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących dopuszczonego EiT lub w przypadku negatywnego wyniku audytu jakościowego Biuro po sprawdzeniu i potwierdzeniu tych informacji wnioskuje do właściwego Członka Zarządu o zawieszenie wydanego Dopuszczenia. | **Dyrektywa 2008/57/UE**  **Art. 10**  Wprowadzanie do obrotu składników interoperacyjności  1. Państwa członkowskie podejmują wszystkie niezbędne środki celem zapewnienia, by składniki interoperacyjności:  a) były wprowadzone na rynek jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań;  b) były użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane.  Powyższe przepisy nie stanowią przeszkody we wprowadzeniu  tych składników na rynek dla innych zastosowań.  2. Państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia na rynek składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei, jeśli są one zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako  część procedury deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania, którego elementy określone są w załączniku IV.  Zgodnie z §16 procedury PW 17 zarządca infrastruktury po przeprowadzeniu „własnej oceny zgodności” i „kontroli” może nie dopuścić do stosowania składnika interoperacyjności który przeszedł pozytywną ocenę zgodności z TSI i posiada deklarację zgodności WE co jest niezgodne z art. 10 dyrektywy 2008/57/WE  [PLK nie prowadzi oceny zgodności. Procedura SMS-PW-17 ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa dla pracowników, użytkowników oraz pasażerów na przestrzeni wielu lat eksploatacji sieci kolejowej. Dyrektywa 2008/57/WE dopuszcza moduły oceny zgodności, które pomijają jakiekolwiek obiektywne badania produktu. Co więcej poza procedurą SMS-PW-17 PLK nie ma możliwości weryfikacji kompatybilności z zarządzaną siecią, czy interfejsów ze stosowanymi już urządzeniami.] |
| Z zapisów **§ 16** Procedury wynika, że zarządca infrastruktury po przeprowadzeniu „audytu jakościowego” może zawiesić lub cofnąć do stosowania składnik interoperacyjności który przeszedł pozytywną ocenę zgodności z TSI i posiada deklarację zgodności WE.  UWAGA:  Audyt nie jest kontrolą i wykryte nieprawidłowości nie powinny skutkować dla Producenta w postaci kar. [Brak dopuszczenia nie stanowi kary.] Celem audytu jest bowiem ocena sytuacji w [przedsiębiorstwie](https://pl.wikipedia.org/wiki/Przedsi%C4%99biorstwo) w celu stwierdzenia i skorygowania nieprawidłowości  Zgodnie z art. 10 ust.2 Dyrektywy 2008/57/WE: Państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia na rynek składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei, jeśli są one zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jakoczęść procedury deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania, którego elementy określone są w załączniku IV Dyrektywy. [Audyt jest narzędziem stosowanym powszechnie w całej UE. W wielu krajach audyt stanowi element kwalifikacji podmiotowej, która jest pierwszym etapem dopuszczenia produktu. Wyłącznie audyt może wykazać przyczyny pewnych problemów z produktem np. sposób przechowywania produktów, który nie gwarantuje ich jakości.] |
| **§ 17.**  **Wytyczne do zobowiązań prawnych oraz inne zobowiązania wnioskodawców**   1. Na każde żądanie Spółki Wnioskodawca zobowiązany jest udostępnić w celu audytu lub kontroli wszelkie obiekty wytwarzania EiT, łącznie z obiektami podwykonawców i podmiotów zapewniających transport EiT. 2. Dane osobowe personelu Wnioskodawcy podlegają przetwarzaniu z uwzględnieniem systemu ochrony informacji przyjętego w Spółce. | **§ 17. ust. 5.**  UWAGA:  Zapis niezgodny z prawem. Na jakiej podstawie PKP PLK SA uzurpuje sobie prawo do kontrolowania podwykonawców Producenta elementu lub systemu łącznie z firmą transportową. [Na podstawie porozumień umownych.] Czy w związku z powyższym zapisem będą się odbywały „wycieczki” pracowników PKP PLK SA na koszt Producenta do jego podwykonawców. [Audyt jest realizowany na koszt PLK.] Czy PKP PLK SA posiada grupę wykwalifikowanych pracowników (audytorów technicznych) mających kwalifikacje i uprawnienia do przeprowadzania kontroli w zakresie m.in. metalurgii, przetwórstwa tworzyw sztucznych, technologii wytwarzania betonu, itp. Wyobraźmy sobie sytuację, że Producent systemu przytwierdzenia zostaje zobligowany do umożliwienia kontroli u: producenta przekładki z tworzywa sztucznego, następnie producenta granulatu do produkcji tej przekładki, innych producentów chemikaliów użytych do ich wytworzenia, huty gdzie została wyprodukowana stal na np. łapki sprężyste, walcowni lub druciarni, odlewni żeliwa, dostawców złomu używanego do odlewania żeliwa itd. A co w przypadku bardziej skomplikowanych produktów. [PLK posiada wykwalifikowaną kadrę, a w przypadkach szczególnych może posiłkować się ekspertami zewnętrznymi.] Zakrawa to na jakiś absurd.  Za wyrób i jego zgodność z wymaganiami prawa oraz specyfikacji technicznych, zawsze pełna odpowiedzialność spoczywa na Producencie wprowadzającym go na rynek, nie zaś na innych podmiotach uczestniczących w procesie jego wytwarzania. [PLK odpowiada za bezpieczeństwo na zarządzanej sieci, w tym za zapewnienie stosowania bezpiecznych produktów oraz ich współdziałania.]  **§ 17. Ust. 6. „**Dane osobowe personelu Wnioskodawcy podlegają przetwarzaniu z uwzględnieniem systemu ochrony informacji przyjętego w Spółce.”  UWAGA:  Naszym zdaniem zapisy tego punktu naruszają prawo osób fizycznych nie związanych w żaden sposób z PKP PLK SA, do ochrony danych osobowych, niezależnie od systemu ochrony informacji przyjętego w Spółce. Producent nie ma obowiązku ani prawa udostępniać danych osobowych swoich pracowników stronie trzeciej, która prawnie nie jest do tego upoważniona. [PLK nie wymaga podawania danych osobowych. Zgodnie z funkcjonującym w PLK systemem ochrony informacji, pracownicy mający dostęp do danych osobowych są przeszkoleni i posiadają stosowne uprawnienia.] |
| **Str.25** | **str. 25 (PC5): „***Czy dla EIT przewiduje się przeprowadzenie badań eksploatacyjnych”*  Kto i na jakiej zasadzie decyduje o przeprowadzeniu badań eksploatacyjnych?. W Procedurze (załączniku) powinny być jednoznacznie określone zasady i zakres tych badań dla poszczególnych elementów.  [O konieczności przeprowadzenia badań eksploatacyjnych decyduje Biuro merytoryczne.] |