



RPW/26354/2016 P
Data:2016-05-13

Nowe Skalmierzyce, 12 maja 2016r.

WZŁYNIŁO
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

2016 -05- 13 BP

Prezes Urzędu
Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

Nr RPW

Ilość załączników

PETYCJA

Na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. 2013 poz. 1195), Vossloh Skamo Sp. z o.o. w Nowych Skalmierzycach, działając w interesie publicznym oraz interesie własnym, będąc producentem systemu przytwierdzeń sprężystych do mocowania szyn, zwraca się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jako organu wyspecjalizowanego w rozumieniu ustawy o systemie zgodności oraz organu nadzoru rynku w rozumieniu ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, w przedmiocie wyjaśnienia prawidłowości postępowania spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, w związku z wprowadzeniem i stosowaniem procedury SMS-PW-17 „Dopuszczenie elementów podsystemów i technologii, przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” i wnosi o podjęcie nakazanych przez odpowiednie przepisy prawa działań.

Petycja dotyczy „innych działań” w rozumieniu art. 2 ust. 3 ustawy o petycjach, w sprawie zarówno podmiotu wnoszącego petycję, jak i „wartości wymagających szczególnej ochrony w imię dobra wspólnego”, jako kontroli prawidłowości wykorzystania środków unijnych przy budowie lub przebudowie linii kolejowych.

UZASADNIENIE

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie wprowadziła z dniem 27.10.2015r. procedurę SMS-PW-17 „Dopuszczenie elementów podsystemów i technologii, przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.

Procedura ta ma bardzo szeroki zakres. Obejmuje elementy podsystemów i technologie, mające bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i osób korzystających z usług kolei. Obejmuje wszystkie jednostki organizacyjne Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Celem Procedury jest umożliwienie zastosowania rozwiązań technologicznych zapewniających bezpieczeństwo i efektywność, a cel ten będzie realizowany przez stosowanie (wydawanie) przez Spółkę dopuszczeń, co wprost wynika z zapisu §1 ust. 2 Procedury.

W zakresie „dopuszczania” wyrobów stanowiących elementy nawierzchni kolejowej, torowej do stosowania na sieci narodowego zarządcy infrastruktury tj. PKP PLK S.A., należy zwrócić uwagę, działania takie są niezgodne z wymaganiami europejskimi i krajowymi w zakresie dopuszczania wyrobów spełniających specyfikacje techniczne i dokumenty normatywne.



Data:2016-07-07
SCP/4628/2016

PKP PLK S.A. zawarła wymaganie, z którego wynika jednoznacznie, że wyroby budowlane stosowane dla kolei – składniki interoperacyjności, muszą być dopuszczone przez podmiot PKP PLK S.A., który jest największym na rynku kolejowym inwestorem.

PKP PLK S.A. nie jest w tym zakresie podmiotem uprawnionym do przeprowadzenia rzetelnej oceny wyrobów i procesów ich wytwarzania w obszarze wymagań europejskich i krajowych.

Wyroby stosowane do zabudowy w podsystemie infrastruktura kolei muszą być wyprodukowane i dopuszczone do stosowania zgodnie m.in. z:

- Ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. poz. 1645 z późn. zm.);
- Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 1297 z późn. zm.);
- Rozporządzeniem Komisji UE Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. U. U. E. L356 z 12.12.2014 r.);
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2016 r. , poz. 254);
- Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r., poz. 43);
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 720);
- Komunikat Komisji 2013/C 345/03 w ramach wdrażania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie - Publikacja tytułów i odniesień do norm zharmonizowanych na mocy prawodawstwa harmonizacyjnego Unii. (Dz. U. U. E. C 345 z 26.11.2013 r.) z późn. zm.)
- Rozporządzeniem w sprawie jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 328);

w zależności od ich przeznaczenia i obszaru gdzie docelowo zostaną zabudowane.

Spełnienie powyższych wymagań wypełnia regulacje dotyczące obiektów liniowych w szczególności linii kolejowej, zawarte w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.

Wprowadzony przez PKP PLK S.A. w pkt. 3 ppkt 2 Procedury wymóg poddania się wewnętrznej, stosowanej przez tę Spółkę procedurze dopuszczenia narusza zasady funkcjonowania oceny zgodności wyrobów z zasadniczymi i szczegółowymi wymaganiami zawarte w art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o systemie oceny zgodności *„Wyroby wprowadzane do obrotu lub oddawane do użytku podlegają ocenie zgodności z zasadniczymi lub szczegółowymi wymaganiami określonymi w odrębnych ustawach”*

Artykuł 25cc ustawy o transporcie kolejowym określa, że składniki interoperacyjności są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących

interoperacyjności systemu i posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania.

Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami wyrób może być poddawany badaniom przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, jeżeli nie jest wymagane przeprowadzenie badań przez laboratorium niezależne od dostawcy i odbiorcy (zamawiającego) lub notyfikowane laboratorium, jeżeli jest wymagane przeprowadzenie badań przez laboratorium niezależne od dostawcy i odbiorcy (zamawiającego). Wymaga się sprawdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą a certyfikacji przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.

Pozytywny wynik oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dokonywanej przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą stanowi podstawę do wydania producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi certyfikatu zgodności wyrobu budowlanego.

Zgodnie z Art. 12 ustawy o systemie oceny zgodności Domniemywa się, że wyrób, na którym umieszczono oznakowanie zgodności lub dla którego sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań, jest zgodny z wymaganiami określonymi w obowiązujących przepisach.

Brak jest uzasadnienia do zapisów zawartych w Procedurze m. in. w Rozdziale 1 §1 pkt 2 realizacja „dopuszczeń” wyrobów budowlanych przez PKP PLK S.A., określonych w załączniku nr 1 rozdział E w zakresie dróg kolejowych – „pkt 1 nawierzchnia kolejowa oraz jej elementy”, do których jednoznacznie należą wyroby budowlane jakimi w świetle przepisów o budownictwie i kolei są podkłady strunobetonowe wraz z kompletnymi przytwierdzeniami systemu SB.

Zarządca infrastruktury nie jest uprawniony aby ponownie dopuszczać wyroby już wprowadzone na rynek europejski na podstawie obowiązujących przepisów.

PKP PLK S.A. zawarła w Rozdziale 2 §3 pkt 13 przedmiotowej Procedury SMS-PW-17 definicję oceny zgodności, która 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. 16 ustawy o systemie oceny zgodności.

Rozdział 5 §6 Procedury SMS-PW-17 dotyczący „wewnętrznego systemu certyfikacji” wyrobów kolejowych narusza swoimi zapisami przyjęty europejski i krajowy system certyfikacji wyrobów budowlanych stosowanych w infrastrukturze kolejowej. Proces certyfikacji opisany w §7 dotyczący oceny na potrzeby wydania „dopuszczenia” realizowanego przez PKP PLK S.A. narusza Art. 25ca ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że *domniemywa się, że składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w obowiązujących przepisach odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.* Wymagania zarządcy infrastruktury nie mogą być sprzeczne z wymaganiami

prawa i wymagać dodatkowych zezwoleń oraz zakazywać, ograniczać lub utrudniać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dopuszczenia do eksploatacji składników interoperacyjności tworzących interoperacyjny system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei.

Należy również stwierdzić, że jeśli wyrób będzie zabudowywany w obszarze infrastruktury określonej w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych*, organem właściwym do przeprowadzenia procesu oceny zgodności jest jednostka organizacyjna posiadająca akredytację na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, prowadząca działalność polegająca na wykonywaniu badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatu zgodności typu i certyfikatu zgodności z typem. Jednostką nie może być wnioskodawca, którym w świetle rozporządzenia jest także zarządca infrastruktury PKP PLK S.A.

PKP PLK S.A. może prowadzić proces uznawania dostawców(m. in. producentów) wyrobów do zabudowy w infrastrukturze kolejowej ale nie jest uprawniony do realizacji oceny zgodności w świetle ww. przepisów, który został opisany w procedurze SMS-PW-17 jako „dopuszczenie do stosowania na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, które mają znamiona ponownej oceny zgodności wyrobów budowlanych będących składnikami interoperacyjności. Narusza swoimi procesami „dopuszczania” do stosowania wyrobów w infrastrukturze kolejowej PKP PLK S.A. wspólnotowe prawodawstwo harmonizacyjne w zakresie oceny zgodności.

Spółka PKP Polskie Linie kolejowe S.A. w ogłoszonych przez siebie przetargach o udzielenie zamówień publicznych i to zamówień współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, zawiera bezwzględny wymóg by wykonawcy poddali się Procedurze SMS-PW-17, tj. poddali się stosowanej przez Spółkę wewnętrznej weryfikacji i uzyskali jej dopuszczenie, mimo posiadania przez ich wyroby wszelkich wymaganych przez przepisy europejskie dopuszczeń.

Spółka Vossloh Skamo Sp. z o.o. w Nowych Skalmierzycach wyraża zgodę na ujawnienie swoich danych jako podmiotu wnoszącego petycję.

**CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR GENERALNY**
mgr inż. Włodzimierz Filipiak

**PROKURENT
DYREKTOR TECHNICZNY**
mgr inż. Bogdan Szulc