

Proces dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych na obszarze RP – przegląd aktualnych procedur

Spis treści

- I. Wstęp
- II. Podstawowe zagadnienia proceduralne związane z postępowaniem administracyjnym przed Prezesem UTK
- III. Klasyfikacja systemów dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych na obszarze RP
- IV. Rys historyczny
 1. Systemy dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych przed 1 czerwca 2003 r.
 - 1.1. Regulacje dotyczące dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych przed 14 listopada 1997 r.
 - 1.2. Proces dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych w okresie 14 listopada 1997–1 czerwca 2003 r.
 2. Procedury dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych po wejściu w życie ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
 - 2.1. Proces dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych w okresie 1 czerwca 2003–11 sierpnia 2012 r.
 - 2.2. Znaczenie ustawy z 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym
 3. Stosowanie przepisów dotychczasowych na mocy przepisów intertemporalnych ustawy z 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym
- V. Postępowanie w przedmiocie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego w oparciu o rozporządzenie z 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych
 1. Zakres obowiązywania regulacji dotyczących wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu dla pojazdu kolejowego po 31 marca 2014 r.
 2. Uproszczona procedura dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych dopuszczonych do ruchu przed 14 listopada 1997 r. i dalej eksploatowanych
 3. Procedura dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego w oparciu o przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 13 maja 2014 r.
 - 3.1. Zagadnienia ogólne
 - 3.2. Badania techniczne przeprowadzane w ramach procesu dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych

* Magister prawa; aplikant adwokacki; starszy specjalista ds. prawnych w Wieloosobowym Stanowisku ds. Obsługi Prawnej w Urzędzie Transportu Kolejowego; e-mail: tomasz.piotr.chudzinski@gmail.com. Artykuł przedstawia osobiste poglądy autora, które nie mogą być utożsamiane ze stanowiskiem Prezesa UTK.

3.3. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem

- VI. Proces dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego kończący się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego
1. Zagadnienia wspólne dla wszystkich postępowań w przedmiocie wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego
 2. Wyłączenie stosowania przepisów dotyczących wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego
 3. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI
 4. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI
 5. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego ze wszystkimi TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich UE
 6. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z którymkolwiek TSI, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich UE
 7. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem

Streszczenie

Artykuł przedstawia procedurę dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych na obszarze RP. Autor przybliżył w nim najważniejsze zagadnienia dotyczące aktualnych procedur dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych, a także identyfikuje istotne różnice występujące między poszczególnymi postępowaniami przed Prezesem UTK, kończącymi się odpowiednio wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego albo zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI bądź niezgodnego z TSI. W opracowaniu przedstawiono różnicę między poszczególnymi trybami dopuszczania do eksploatacji, przegląd dokumentacji przedstawianej Prezesowi UTK, odnosząc się równocześnie do aktów prawa unijnego, w szczególności o charakterze technicznym (techniczne specyfikacje interoperacyjności), mających istotny wpływ na analizowane zagadnienia.

Słowa kluczowe: Prezes UTK; tabor; pojazdy kolejowe; interoperacyjność systemu kolei; dopuszczenie do eksploatacji; zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego; świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego; zgodność z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności; niezgodność z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności; deklaracja weryfikacji WE podsystemu; certyfikat pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI; deklaracja weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI; modernizacja; odnowienie.

I. Wstęp

W czwartym numerze iKAR-a z 2013 r., poświęconym nowym wyzwaniom w zakresie liberalizacji i regulacji rynków kolejowych, w artykule pt. „O dogmatyce prawa transportu kolejowego. Kilka uwag w dziesiątą rocznicę uchwalenia ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r.”, autorzy

trafnie zwrócili uwagę, że brak jest w zasadzie opracowań monograficznych czy komentatorskich poświęconych prawu transportu kolejowego¹. Rozbudowując powyższą myśl, należy wskazać, iż szczególnie aktualna jest ona w zakresie prawa bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Dokonując wewnętrznej klasyfikacji powyższego pojęcia, biorąc za wyznacznik kryterium funkcjonalne określonych norm prawnych, autor proponuje wyróżnienie w ramach „prawa bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” trzech zasadniczych części:

- 1) zbioru przepisów poświęconych zagadnieniom interoperacyjności systemu kolei oraz wprowadzaniu na rynek (dopuszczaniu do eksploatacji) składników interoperacyjności, podsystemów strukturalnych, pojazdów kolejowych, jak również nieujętych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (dalej: TSI), typów urządzeń i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
- 2) prawa bezpieczeństwa w transporcie kolejowym sensu stricto, tj. zbioru przepisów poświęconych zagadnieniom z zakresu bezpieczeństwa kolei, których zasadniczym celem jest zapewnienie odpowiednich procedur regulujących funkcjonowanie zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (dalej: ECM) oraz innych podmiotów, których działalność została poddana przez ustawodawcę dodatkowym regulacjom w taki sposób, aby zminimalizować prawdopodobieństwo występowania wypadków, poważnych wypadków oraz incydentów² w ramach całego systemu kolei RP; procedury są formułowane przez w/w podmioty sektora kolejowego przed rozpoczęciem przez nie działalności gospodarczej³, a w toku działalności tych podmiotów stanowią punkt odniesienia dla działań kontrolnych i nadzorczych podejmowanych przez Prezesa UTK lub upoważnione przez niego osoby;
- 3) zbioru przepisów poświęconych nadzorowi technicznemu nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych, których zasadniczym celem jest regulacja zagadnień związanych z przeprowadzaniem kontroli oraz sprawowaniem nadzoru nad funkcjonowaniem przedsiębiorców sektora kolejowego.

Podstawowe regulacje w powyższym zakresie zawiera ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁴ (dalej: ustawa o transporcie kolejowym; utk), akty wykonawcze do utk, prawo wtórne UE z zakresu kolejnictwa, jak również przepisy wewnętrzne (regulacje wewnętrzne) przedsiębiorców sektora kolejowego, zatwierdzone przez Prezesa UTK. Nie wchodząc w szczegóły powyższego podziału w ramach prawa bezpieczeństwa w transporcie kolejowym *sensu largo*, niniejsze opracowanie dotyczy pierwszej z wyodrębnionych grup, tj. zbioru przepisów dotyczących wydania aktów sankcjonujących wprowadzanie do eksploatacji nowej kategorii produktu (pojazdu kolejowego), a dokładniej tych przepisów, które regulują postępowanie przed Prezesem UTK w przedmiocie wydania: (1) zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego albo (2) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

Podejmując próbę określenia charakteru prawnych form działania Prezesa UTK w zakresie prawa bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, autor skłania się ku przyjęciu, iż zezwolenia

¹ M. Będkowski-Kozioł, Ł. Gołąb, *O dogmatyce prawa transportu kolejowego. Kilka uwag w dziesiątą rocznicę uchwalenia ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r.*, iKAR 2013, nr 4, s. 113.

² Ustawowe definicje pojęć „wypadek”, „poważny wypadek”, „incydent” zawarte są odpowiednio w art. 4 pkt. 45–47 utk.

³ Potwierdzeniem, że dany system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego spełnia ustawowe wymagania są odpowiednio: autoryzacja bezpieczeństwa oraz certyfikat bezpieczeństwa w części A i B.

⁴ T.j.: Dz.U. z 2013 r., poz. 1594 ze zm.

oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wykazują największe podobieństwo do grupy tzw. administracyjnych aktów kwalifikujących, przy czym akty te mogą posiadać charakter zarówno uprawniający, jak i zobowiązujący⁵. Jak czytamy w literaturze przedmiotu⁶, przysporzenie prawne, kreowane w wyniku odnośnych zmian, wyraża się przez dodanie jednostce właściwej treści publicznych praw podmiotowych oraz powinności prawnych na gruncie prawa administracyjnego gospodarczego.

Istotną cechą administracyjnych aktów kwalifikujących jest również fakt, że w modelowych przykładach podlegają one nadzorowi administracyjnemu w zakresie wykonywania przez przedsiębiorcę norm kształtujących, których przestrzeganie jest istotne z punktu widzenia interesu publicznego⁷. W niektórych sytuacjach niewykonywanie lub nieprawidłowe wykonywanie obowiązków przez przedsiębiorcę upoważnia organ do skorzystania z instrumentów nadzorczych, znoszących sytuację prawną ustaloną uprawniającymi administracyjnymi aktami kwalifikującymi⁸. Mając powyższe na uwadze, autor wskazuje, że zarówno w przypadku świadectw, jak i zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego możemy wyróżnić w/w swoiste cechy administracyjnych aktów kwalifikujących:

- 1) dokonują one zmian w sytuacji prawnej podmiotu działalności gospodarczej, polegających na dodaniu jednostce właściwych praw podmiotowych (uprawniają do eksploatacji danego pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego);
- 2) kreują po stronie podmiotu, któremu wydano zezwolenie lub świadectwo, powinności prawne na gruncie prawa administracyjnego gospodarczego (np. dla producenta taboru – obowiązek produkowania danego typu pojazdu kolejowego według ściśle określonej dokumentacji technicznej przedłożonej na etapie postępowania w przedmiocie wydania świadectwa lub zezwolenia, a także w przypadku zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji – zgodnie z procesem produkcji potwierdzonym i zatwierdzonym przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą w certyfikacie weryfikacji WE podsystemu strukturalnego/certyfikacie weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI);
- 3) nadzór administracyjny w zakresie wykonywania norm kształtujących; w trakcie kontroli wykonywanych przez Prezesa UTK lub upoważnione przez niego osoby (działania nadzorcze), w trakcie dokonywania przeglądu certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa Prezes UTK może cofnąć zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydane na podstawie art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5; odpowiedni zapis odnosi się również do świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, które mogą być cofane przez Prezesa UTK w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy⁹.

⁵ Zob. C. Koskowski, *Polskie publiczne prawo gospodarcze*, LexisNexis, Warszawa 2000, s. 206; K. Kiczka, *Administracyjne akty kwalifikujące w działalności gospodarczej*, Kolonia Limited, Wrocław 2006.

⁶ K. Kiczka, *Wybrane praktyczne problemy administracyjnych aktów kwalifikujących*, [w:] J. Supernat (red.), *Między tradycją a przyszłością w nauce prawa administracyjnego. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Janowi Bociowi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2009, s. 266.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem.

⁹ Zob. art. 22f ust. 10 w zw. z art. 22f ust. 13 utk. W przedmiotowych sprawach działania nadzorcze mogą być niezwykle dotkliwe dla producenta taboru, który może zostać w decyzji Prezesa UTK zobowiązany do: 1) odkupienia albo wymiany, we wskazanym terminie, odpowiednio urządzeń albo budowli zgodnych z dopuszczonym typem na żądanie podmiotów, które faktycznie nimi władają; 2) powiadomienia podmiotów władających odpowiednio urządzeniami albo budowlami, zgodnymi z dopuszczonym typem, o cofnięciu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, określając termin i sposób ich powiadomienia.

II. Podstawowe zagadnienia proceduralne związane z postępowaniem administracyjnym przed Prezesem UTK

Zgodnie z ustawą z 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (dalej: k.p.a.), jak również art. 14 ust. 4 utk, w postępowaniu przed Prezesem UTK co do zasady zastosowanie znajdują przepisy k.p.a. Ustawa o transporcie kolejowym przewiduje również, że w niektórych sprawach (zob. decyzje rozstrzygające co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 29 ust. 1i oraz ust. 5, art. 33 ust. 8 oraz art. 66 ust. 1, 2, 2aa i 3 utk) odwołanie od decyzji Prezesa UTK przysługuje bezpośrednio do SOKiK, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Niniejszy tryb tzw. postępowania hybrydowego nie ma zastosowania do postępowań mających na celu dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, dlatego nie będzie przedmiotem dalszych rozważań.

Wymóg stosowania przepisów k.p.a., jak również okoliczność, iż Prezes UTK jest ministrem w rozumieniu art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a., determinują w postępowaniu odwoławczym konieczność korzystania przez stronę ze środka zaskarżenia w postaci wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy (patrz: art. 127 § 3 k.p.a.). Do wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy stosuje się odpowiednio przepisy o odwołaniu od decyzji, dlatego też niektóre przepisy dotyczące odwołań nie będą stosowane w tym postępowaniu, między innymi art. 129 § 1, art. 132, 133 lub art. 138 § 2¹⁰. Zgodnie z orzecznictwem w przedmiotowych postępowaniach nie znajdują zastosowania te przepisy dotyczące odwołań, które są związane z cechą dewolutywności postępowania¹¹. Od decyzji Prezesa UTK, jako organu dokonującego ponownego rozpatrzenia sprawy administracyjnej w przedmiocie wydania kwalifikujących aktów administracyjnych z zakresu dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych, przysługuje skarga do WSA w Warszawie.

III. Klasyfikacja systemów dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych na obszarze RP

Pojazdy kolejowe, których dopuszczanie do eksploatacji jest przedmiotem niniejszego opracowania, ustawodawca definiuje jako pojazdy dostosowane do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu. W najprostszym ujęciu do pojazdów kolejowych definiowanych zgodnie z w/w definicją, a także rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych¹² zaliczyć można: (1) pojazdy trakcyjne; (2) wagony towarowe; (3) wagony pasażerskie; (4) pojazdy specjalne. Co do zasady wszystkie z wymienionych kategorii pojazdów kolejowych podlegają na obszarze RP procedurom dopuszczenia do eksploatacji, kończącym się wydaniem lub odmową wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego albo świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Niniejsze opracowanie przedstawia najważniejsze zagadnienia związane z uregulowanymi w polskim prawie procesami dopuszczania do eksploatacji wszystkich z wymienionych wyżej kategorii pojazdów kolejowych.

¹⁰ Zob. wyr. NSA z 10.06.1999 r., II SA 655/99, LexPolonica nr 4886005.

¹¹ Zob. wyr. WSA w Warszawie z 24.04.2007 r., VI SA/Wa 126/07, Lex nr 319365.

¹² Dz.U. z 2013 r., poz. 211 ze zm.

System dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych na obszarze RP należy podzielić na dwie zasadnicze kategorie, wyróżnione ze względu na rodzaj dokumentu, który zostanie wydany wnioskodawcy po spełnieniu przez niego wszystkich przepisanych prawem wymagań, a także przeprowadzeniu przez Prezesa UTK odpowiedniego postępowania administracyjnego. Stosując w/w klasyfikację wyróżnić należy procedury dopuszczenia do eksploatacji kończące się wydaniem odpowiednio:

- 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego;
- 2) zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego.

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, aby poruszać się po sieci kolejowej na obszarze RP pojazd kolejowy powinien przejść odpowiednio procedurę:

- 1) dopuszczenia do eksploatacji rozumianą zgodnie z art. 4 pkt 36 utk w zw. z art. 4 pkt 36b utk jako czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem, kończące się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, tj. dokumentu uprawniającego zarządcę infrastruktury, przewoźnika, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiotu zamawiającego, wykonawcę modernizacji, inwestora albo dysponenta do eksploatacji pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania;
- 2) dopuszczenia do eksploatacji typu, rozumianej zgodnie z art. 4 pkt. 36a utk w zw. z art. 4 pkt 15 utk, jako czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia typu pojazdu kolejowego (...) do użytkowania, kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, tj. dokumentu uprawniającego do eksploatacji typu¹³ pojazdu kolejowego.

Zarówno świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, jak i zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego można poddawać dalszej klasyfikacji. I tak, biorąc pod uwagę datę złożenia wniosku lub chronologiczne miejsce¹⁴ wniosku w procesie dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, wśród świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wyodrębnić można podziały na:

- 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony albo na czas nieokreślony;
- 2) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu i świadectwa dopuszczenia do eksploatacji w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem;
- 3) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane w oparciu o różne reżimy prawne, w szczególności różne akty wykonawcze.

Z kolei w ramach systemu dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, kończącego się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, najważniejszym kryterium podziału będzie zgodność albo niezgodność pojazdu kolejowego z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (dalej: TSI). Zgodnie z definicją wyrażoną w § 2 pkt 3 Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei¹⁵ (dalej: rozporządzenie z 6 listopada 2013 r.), za pojazd kolejowy niezgodny z TSI należy uznawać pojazd kolejowy posiadający w swojej konstrukcji elementy określone w TSI

¹³ Zgodnie z art. 4 pkt 13 utk typ pojazdu kolejowego oznacza pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych.

¹⁴ Z wyjątkiem pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji przed 14.11.1997 r., pierwszym świadectwem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego będzie świadectwo dopuszczenia do eksploatacji na czas określony, niezbędny do przeprowadzenia prób eksploatacyjnych.

¹⁵ Dz.U. z 2013 r., poz. 1297.

jako przypadki szczególne¹⁶ lub punkty otwarte¹⁷, lub nieujęty we właściwej TSI, lub niespełniający w całości lub w części zasadniczych wymagań określonych we właściwych TSI, lub objęty odstępstwami, o których mowa w art. 25f utk. Zgodnie z powyższą osią podziału ustawodawca wyodrębnił w ustawie o transporcie kolejowym pięć rodzajów zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego:

- 1) zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI (art. 23b ust. 3 utk);
- 2) zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI (art. 23b ust. 6 utk);
- 3) zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego ze wszystkimi TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich UE (art. 23f utk, z wyłączeniem sytuacji, o których mowa w art. 23 c utk);
- 4) zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim UE, niezgodnego z którąkolwiek z TSI (art. 23 g utk);
- 5) zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w oparciu o zgodność z typem (art. 23d ust. 2 utk);

Wprowadzenie przez ustawodawcę podziału na zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego wynikało z jednej strony z kształtu dotychczasowych regulacji oraz oddziaływania przepisów międzyczasowych na procedury dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych, z drugiej zaś – podyktowane było koniecznością implementacji do polskiego systemu prawnego Dyrektywy PE i Rady z 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie¹⁸, a także geograficznego ograniczenia zasięgu obowiązywania poszczególnych TSI jedynie do części systemu kolei na obszarze RP.

IV. Rys historyczny

1. Systemy dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych przed 1 czerwca 2003 r.¹⁹

1.1. Regulacje dotyczące dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych przed 14 listopada 1997 r.

Przed 14 listopada 1997 r.²⁰ żaden z aktów prawa powszechnie obowiązującego nie przewidywał udziału organów administracji publicznej w procesie dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych. W szczególności ustawa z 2 grudnia 1960 r. o kolejach²¹, milczała na temat

¹⁶ Zgodnie z art. 4 pkt 30a utk „szczególny przypadek” oznacza część systemu kolei, dla którego, tymczasowo lub na stałe, ustalono odrębne przepisy w technicznych specyfikacjach interoperacyjności ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne, topograficzne lub miejskie lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei.

¹⁷ Zgodnie z art. 4 pkt 30b utk „punkty otwarte” to wskazane w technicznych specyfikacjach interoperacyjności warunki techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, do których stosuje się przepisy krajowe.

¹⁸ Dz. Urz. UE 2008 L 191/01.

¹⁹ Data wejścia w życie ustawy z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym.

²⁰ Data wejścia w życie ustawy z 27.06.1997 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. Nr 96, poz. 591 ze zm.

²¹ T.j.: Dz.U. z 1989 r., nr 52, poz. 310, ze zm. Ustawa ta weszła w życie 08.12.1960 r. i uchylała szereg aktów prawnych z okresu dwudziestolecia międzywojennego.

procedur dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych²². Powyższe nie oznacza oczywiście, że przed 14 listopada 1997 r. pojazdy kolejowe nie podlegały jakimkolwiek badaniom przed przystąpieniem do ich eksploatacji. Przed w/w datą proces ten, zwany „dopuszczaniem do ruchu”, miał charakter wewnątrzorganizacyjny i był przeprowadzany przez odpowiednią jednostkę organizacyjną Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe, odbywał się przy tym bez udziału jakichkolwiek organów administracji publicznej. Odpowiednie czynności faktyczne (badania) od 1951 r. wykonywane były przez jednostkę organizacyjną PKP – Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa²³, przekształcony w 1987 r., na podstawie zarządzenia nr 67 Ministra Komunikacji z 12 października 1987 r., w Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa²⁴. W prostej linii jednostką badawczą, będącą spadkobiercą tych jednostek organizacyjnych, jest Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie. Nadmienić należy, że dopuszczenie do eksploatacji w oparciu o dopuszczanie do ruchu przed 14 listopada 1997 r. może mieć w dalszym ciągu znaczenie w prowadzonych przed Prezesem UTK postępowaniach administracyjnych w przedmiocie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego²⁵.

1.2. Proces dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych w okresie 14 listopada 1997–1 czerwca 2003 r.

Rewolucyjne zmiany w przedmiocie dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych wprowadziła ustawa z 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym, przewidująca utworzenie centralnego organu administracji rządowej właściwego w sprawach nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych, pojazdów szynowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego – Głównego Inspektora Kolejnictwa. Przedmiotowy akt prawny był pierwszym, który przewidywał udział organu administracji publicznej w procesie dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego. Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z 27 czerwca 1997 r. na przewoźników kolejowych lub zarząd kolei nałożono obowiązek uzyskania, na każdy typ eksploatowanego pojazdu szynowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydanego przez Głównego Inspektora Kolejnictwa²⁶.

2. Procedury dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych po wejściu w życie ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

2.1. Proces dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych w okresie 1 czerwca 2003–11 sierpnia 2012 r.

Kolejnym ważnym wydarzeniem, mającym wpływ na kształt procedury dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych w Polsce, było wejście w życie ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, a także dwóch ustaw nowelizujących tę ustawę:

²² Również inne akty prawa powszechnie obowiązującego poświęcone kolei nie zawierały regulacji dotyczących procedur dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych.

²³ Powstał w oparciu o zarządzenie Ministra Kolei z 30.05.1951 r. z Referatu Doświadczalnego Parowozów Ministerstwa Komunikacji.

²⁴ Na temat szczegółów dotyczących przekształcania jednostek naukowo-technicznych w ramach przedsiębiorstwa państwowego PKP zob.: <http://www.ikolej.pl/instytut/o-instytucie/> (27.08.2014).

²⁵ Zob.: rozdział IV pkt 2 niniejszego opracowania.

²⁶ Na temat szczegółów dotyczących procesu dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego w okresie 14.11.1997–1.06.2003 r. zob.: ustawa z 27.06.1997 o transporcie kolejowym oraz akty wykonawcze: (1) rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 22.04.1999 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu szynowego (Dz.U. Nr 47, poz. 475); (2) rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 20.07.2000 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji każdego typu pojazdu szynowego (Dz.U. Nr 69, poz. 813).

- ustawy z 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (dalej: ustawa z 16 września 2011 r.);,
- ustawy z 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (dalej: ustawa z 30 sierpnia 2013 r.).

Przed datą wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych, dookreślających proces wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji po zmianach wynikających z ustawy z 16 listopada 2011 r. – dniem 11 sierpnia 2012 r.²⁷, utk. nie przewidywała innych procedur dopuszczania do eksploatacji niż postępowanie w przedmiocie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego²⁸.

Przepisy aktów wykonawczych z 2004 r. i 2005 r., w związku z przepisem przejściowym wyrażonym w art. 3 ust. 4 ustawy z 16 września 2011 r., nadal mogą sporadycznie wpływać na proces wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, szczególnie w sytuacjach wielokrotnego występowania przez wnioskodawców o wydanie kolejnego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji na czas określony. Działanie takie umożliwił w/w przepis przejściowy, w powiązaniu z § 9 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 30 kwietnia 2004 r., który stanowił, że Prezes UTK na wniosek podmiotu ubiegającego się o wydanie świadectwa może przedłużyć ważność świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydanego na czas określony, wydając nowe świadectwo, w sytuacjach: gdy (1) próby eksploatacyjne nie mogą być przeprowadzone w terminie przewidzianym w programie prób eksploatacyjnych z przyczyn niezależnych od podmiotu wnioskującego o wydanie świadectwa, lub (2) ze względu na konieczność przeprowadzenia dodatkowych badań lub ekspertyz.

Aktualnie z zastosowaniem podobnych przepisów przejściowych²⁹ mamy do czynienia w przypadku postępowań w przedmiocie wydania kolejnego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony, w którym pierwszy wniosek o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego na czas określony został złożony w trakcie obowiązywania aktów wykonawczych z 7 sierpnia 2012 r.³⁰.

2.2. Znaczenie ustawy z 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym

Niniejsza ustawa w zamierzeniu ustawodawcy służyła implementacji dyrektyw PE i Rady nr 2008/57/WE z 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, a także dyrektywy nr 2008/110/WE z 16 grudnia 2008 r., zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE

²⁷ Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z 16.09.2011 r. wszelkie wątpliwości interpretacyjne dotyczące okresu między datą wejścia w życie ustawy z 16.09.2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym a 11.08.2012 r. – datą wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych regulujących postępowanie w przedmiocie wydawania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu – rozwiął § 11 rozporządzenia z 07.08.2012 r., zgodnie z którym do postępowań w sprawie wydania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu wszczętych po 28.01.2012 r. i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe.

²⁸ Procedurę wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego do 11.08.2012 r. określały: (1) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 30.04.2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz.U. Nr 103, poz. 1090) (dalej: rozporządzenie z 30.04.2004 r.); (2) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 26.09.2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz.U. Nr 175, poz. 1706) oraz (3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12.10.2005 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych (Dz.U. Nr 212, poz. 1772).

²⁹ Zob. § 6 ust. 3 w zw. z § 11 rozporządzenia MTBiGM z 07.08.2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz.U. 2012 r., poz. 919).

³⁰ Zob. (1) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 07.08.2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu; (2) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 07.08.2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (Dz.U. 2012 r., poz. 918); (3) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 07.08.2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz.U. 2012 r., poz. 911).

w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych³¹. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu w/w ustawy „istotą projektu jest określenie zasad wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych, zasad wzajemnego uznawania pojazdów kolejowych, przyjęcie procedur oceny zgodności i certyfikacji składników interoperacyjności oraz podsystemów strukturalnych”³². Realizując powyższe założenia, ustawa z 16 września 2011 r. wprowadziła regulacje w zakresie wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w art. 23b–23g utk.

Wymaga podkreślenia, że wprowadzenie nowych zasad dotyczących dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych, w oparciu o procedury kończące się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, nie rodziło konieczności uzyskania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla dotychczas eksploatowanych pojazdów kolejowych. Zgodnie bowiem z art. 2 ust. 1 ustawy z 16 września 2011 r. świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie tej ustawy oraz dokumenty dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych w ruchu międzynarodowym wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym (RIC) i przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV), zachowują ważność i uprawniają do wykonywania przewozów kolejowych zgodnie z warunkami, na jakich te dokumenty zostały wydane.

Ponadto można przyjąć, że art. 2 ust. 1 ustawy z 16 listopada 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że wszelkie wydane uprzednio świadectwa na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego zachowują swoją ważność, odnosi się również do postępowań w przedmiocie wydania świadectwa zgodności z typem na podstawie przepisów uchylonych, bez przeprowadzania całej procedury badawczej, pod warunkiem uzyskania przez wnioskodawcę pierwszego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego przed dniem 28 stycznia 2012 r.³³.

Wskazać również należy, że na podstawie wspomnianej ustawy znaczącej modyfikacji uległ art. 23 utk, który przed wspomnianą nowelizacją określał warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Po wejściu w życie nowelizacji procedurę dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego, kończącą się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, ograniczono do niektórych kategorii wnioskodawców, tj.: (1) zarządcy linii metra; (2) przewoźnika kolejowego realizującego przewozy w metrze; (3) użytkownika bocznic kolejowej; (4) przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej; (5) zarządcy linii kolejowej o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm albo (6) przewoźnika kolejowego realizującego przewozy na liniach kolejowych o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm.

³¹ Dz. Urz. UE 2008 L 345/62.

³² Pobrano z: http://lexis.pl/external_document/pdf/2559005 (27.08.2014).

³³ Podobną interpretację przyjęła również Krajowa Izba Odwoławcza w uzasadnieniu wyroku z 30.01.2013 r., KIO 114/13, Lexis.pl nr 5047975, „Zamówienia Publiczne w Orzecznictwie”, zeszyt nr 15, poz. 86.

3. Stosowanie przepisów dotychczasowych na mocy przepisów intertemporalnych ustawy z 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym

Zgodnie z art. 2 ustawy z 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym³⁴ do postępowań w sprawie wydania, przedłużenia ważności, zmiany lub cofnięcia świadectwa bezpieczeństwa, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy (tj. 31 marca 2014 r.), stosuje się przepisy dotychczasowe. Dla wyboru prawidłowego trybu dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego po nowelizacji istotne znaczenie ma art. 3 w/w ustawy, z którego wynika, że:

- 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do wykonywania przewozów kolejowych zgodnie z warunkami określonymi w tych dokumentach;
- 2) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony może zostać wydane na dotychczasowych zasadach na pojazdy kolejowe, na które Prezes UTK przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony;
- 3) do postępowań dotyczących wydania oraz cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

V. Postępowanie w przedmiocie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego w oparciu o rozporządzenie z 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych

1. Zakres obowiązywania regulacji dotyczących wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu dla pojazdu kolejowego po 31 marca 2014 r.

Najnowsze przepisy regulujące postępowanie przed Prezesem UTK w przedmiocie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego ustawodawca oparł na dwóch składowych: (1) ustawie z 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz (2) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 13 maja 2014 r., które weszło w życie dnia 31 maja 2014 r. Odstępstwa od stosowania przedmiotowych regulacji mogą wynikać z omawianych w rozdziale III przepisów przejściowych. Od dnia 31 maja 2014 r. świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pojazdu kolejowego wydaje się, gdy łącznie spełnione zostaną obie przesłanki:

- 1) dany rodzaj pojazdu kolejowego będzie ujęty w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych³⁵ (dalej: rozporządzenie z 13 maja 2014 r.);

³⁴ Dz.U. z 2013 r., poz. 1152.

³⁵ Dz.U. z 2014 r., poz. 720. Zob. katalogi przedstawiające rodzaje pojazdów kolejowych, dla których Prezes UTK może wydać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu: § 8 pkt 3 dla pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji na infrastrukturze metra; § 9 pkt 3 dla pojazdów kolejowych mających poruszać się po infrastrukturze kolejowej o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm; § 10 pkt 3 dla pojazdów kolejowych mających poruszać się po bocznicach kolejowych; § 11 pkt 3 dla pojazdów kolejowych poruszających się po sieci kolejowej, o której mowa w art. 25a ust. 1 pkt 1.

- 2) pojazd kolejowy będzie przeznaczony do eksploatacji wyłącznie: (a) na bocznicach kolejowych; (b) na infrastrukturze kolejowej, obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm; (c) w metrze lub (d) sieciach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych (na sieci kolejowej, o której mowa w art. 25a ust. 1 pkt 1).

2. Uproszczona procedura dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych dopuszczonych do ruchu przed 14 listopada 1997 r. i dalej eksploatowanych

Jak już była mowa w punkcie 1.1. Rozdziału III, fakt dopuszczenia do eksploatacji przed 14 listopada 1997 r., odbywającego się bez udziału organów administracji publicznej, jest jedną z przesłanek warunkujących możliwość zastosowania uproszczonego trybu dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego. Odpowiednie regulacje w tym zakresie ustawodawca zawarł w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 13 maja 2014 r., stanowiącym, że dla pojazdów kolejowych, które (1) są eksploatowane i (2) były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed 14 listopada 1997 r., należy dołączyć jedynie:

- 1) pozytywną opinię użytkownika z dotychczasowej eksploatacji, uwzględniającą aktualny stan techniczny;
- 2) oświadczenie podmiotu ubiegającego się o wydanie świadectwa o:
 - a) zgodności z wymaganiami określonymi we właściwych dla danego typu specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, obowiązujących w dniu rozpoczęcia jego eksploatacji,
 - b) eksploatacji przed 14 listopada 1997 r.

Z praktycznych zagadnień związanych z zastosowaniem tego trybu dopuszczenia do eksploatacji należy wskazać, iż pojęcie „dopuszczenia do eksploatacji w kraju przed 14 listopada 1997 r.” posiada szerszy zakres obowiązywania niż pojęcie „dopuszczenie do ruchu” w ramach wewnętrzorganizacyjnych procedur Przedsiębiorstwa Państwowego PKP przed datą graniczną. Przykładowo można uznać w/w przesłankę, np. w przypadkach, gdy pojazd kolejowy był eksploatowany na obszarze RP na podstawie miejscowych porozumień granicznych, których zawarcie wiązało się z koniecznością wcześniejszego spełnienia przepisów technicznych, obowiązujących w przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe. Przykładem takich porozumień mogą być, np. zawierane przed 14 listopada 1997 r. miejscowe porozumienia graniczne między przedsiębiorstwem państwowym Polskie Koleje Państwowe a Deutsche Bahn/Deutsche Reichsbahn Tantom dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Gumieńce (Szczecin Główny)–Tantom.

3. Procedura dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego w oparciu o przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 13 maja 2014 r.

3.1. Zagadnienia ogólne

Zgodnie z art. 22 f ust. 13 w zw. z art. 22f ust. 1–12 utk warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, mającym wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego egzemplarza. Jeżeli określony typ pojazdu jest produkowany przez więcej niż jednego producenta, wymagane jest

uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego egzemplarza produkowanego przez każdego z tych producentów.

Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydawane jest na czas nieokreślony, a w przypadku nowych typów lub konieczności wykonania prób eksploatacyjnych, na czas określony – przewidziany na przeprowadzenie tych prób. Przed uzyskaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, typy urządzeń i typy budowli podlegają badaniom technicznym. Badania techniczne przeprowadza jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9 utk. Po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym badań technicznych jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9 utk, wydaje dokument potwierdzający przeprowadzenie tych badań z wynikiem pozytywnym – certyfikat zgodności typu³⁶.

Do obligatoryjnych załączników wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego zgodnie z § 2 rozporządzenia z 13 maja 2014 r., należą:

- 1) certyfikat zgodności typu;
- 2) opinia techniczna jednostki organizacyjnej, o której mowa w art. 23g utk;
- 3) porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych wraz z ich programem (dotyczy typów, dla których wymagane jest przeprowadzenie prób eksploatacyjnych);
- 4) pozytywna opinia eksploatacyjna wydana przez podmiot, który eksploatował pojazd kolejowy podczas prób eksploatacyjnych (dotyczy typów po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych, dla których wymagane jest ich przeprowadzenie).

Rozporządzenie z 13 maja 2014 r. przewiduje możliwość złożenia wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wraz załącznikami zarówno w postaci papierowej, jak i elektronicznej. Zgodnie z § 2 ust. 5 rozporządzenia z 13 maja 2014 r. wniosek o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wraz z załącznikami w postaci elektronicznej wnoszony jest na elektroniczną skrzynkę podawczą, o której mowa w art. 3 pkt 17 ustawy z 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne³⁷ albo na informatycznym nośniku danych, z tym zastrzeżeniem, że wniosek wraz z załącznikami powinien być uwierzytelniony przez wnoszącego przy użyciu mechanizmów określonych w art. 20a ust. 1 ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.

Podobnie jak w przypadku zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, ustawodawca przewidział w rozporządzeniu z 13 maja 2014 r. przepisy szczególne, dotyczące: (1) terminu załatwienia sprawy; (2) terminu na uzupełnienie braków wniosku. Zgodnie z § 4 w/w rozporządzenia wnioski o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu są rozpatrywane nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z załącznikami (przepis szczególny w stosunku do art. 35 § 3 k.p.a.). W przypadku złożenia niekompletnego wniosku lub konieczności uzupełnienia załączników Prezes UTK wzywa do uzupełnienia braków w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 14 dni (przepis szczególny w stosunku do art. 64 § 2 k.p.a.).

³⁶ Zgodnie z art. 4 pkt 15a utk certyfikat zgodności typu oznacza dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu potwierdzający przeprowadzenie tych badań z wynikiem pozytywnym. Należy odróżnić certyfikat zgodności typu od certyfikatu zgodności z typem.

³⁷ Dz.U. z 2013 r., poz. 235 ze zm.

3.2. Badania techniczne przeprowadzane w ramach procesu dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych

Obligatoryjnym etapem poprzedzającym złożenie wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego jest przeprowadzenie badań technicznych. Bez ich przeprowadzenia nie jest możliwe przedłożenie obligatoryjnych załączników do wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. Paragraf 14 ust. 1 rozporządzenia z 13 maja 2014 r. przedstawia zakres badań technicznych dla wszystkich typów pojazdów kolejowych. W następnych jednostkach redakcyjnych ustawodawca przedstawił katalog dodatkowych, obligatoryjnych badań technicznych, które powinny być przeprowadzane dla poszczególnych rodzajów pojazdów kolejowych (pojazdów trakcyjnych, wagonów pasażerskich, wagonów towarowych, pojazdów specjalnych). Dodatkowo zakres badań technicznych dla typu pojazdu kolejowego, w zależności od jego przeznaczenia, powinien ponadto obejmować wymagania określone w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)³⁸.

Katalog obligatoryjnych badań przeprowadzanych przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu nie stanowi wyczerpującego, gdyż § 16 rozporządzenia z 13 maja 2014 r. daje Prezesowi UTK uprawnienie do zażądania przeprowadzenia dodatkowych badań w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa eksploatacji kolei. Zgodnie z rozporządzeniem z dnia 13 maja 2014 r. Prezes UTK posiada również uprawnienie do ograniczenia zakresu badań technicznych, jeśli typ pojazdu kolejowego, który ma zostać dopuszczony do eksploatacji, spełnia poniższe przesłanki:

- 1) posiada certyfikaty uprawnionych jednostek badawczych krajowych lub mających siedzibę na terytorium państw członkowskich UE;
- 2) był badany zgodnie z zakresem wymienionym w rozporządzeniu, posiada raporty potwierdzające pozytywne wyniki badań i jest eksploatowany na terytorium państw członkowskich UE;
- 3) posiada pozytywne opinie użytkowników z dotychczasowej eksploatacji lub
- 4) typ pojazdu kolejowego jest przeznaczony do modernizacji.

3.3. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem

Wyżej przedstawione postępowanie w przedmiocie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego znajduje zastosowanie przy dopuszczaniu do eksploatacji pierwszego egzemplarza danego typu pojazdu kolejowego. W utk przewidziano również uproszczoną procedurę dopuszczania kolejnych egzemplarzy danego typu pojazdu kolejowego w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem, która nie wymaga udziału organu administracji publicznej, jakim jest Prezes UTK. Zgodnie z art. 22f ust. 8 w zw. z art. 22f ust. 13 utk kolejne pojazdy kolejowe zgodne z typem, dla którego Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, uznaje się za dopuszczone do eksploatacji, jeżeli:

³⁸ Dz.U. z 2013 r., poz. 840.

- 1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel przeprowadził procedurę oceny zgodności z typem, a następnie wystawił deklarację zgodności z typem³⁹ albo
- 2) podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik boczny albo przewoźnik kolejowy wystawił deklarację zgodności z typem dla pojazdów kolejowych, które zamierza wprowadzić do eksploatacji po uprzednim przeprowadzeniu przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9, badań technicznych, niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem, zakończonych wydaniem certyfikatu zgodności z typem⁴⁰.

W drugim przypadku jednostka organizacyjna określa zakres badań technicznych, niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem, biorąc pod uwagę dokumentację techniczną, w tym dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym dowód bezpieczeństwa i jego weryfikację oraz dokumenty potwierdzające dotychczasowy przebieg eksploatacji dostarczone przez podmiot, który ubiega się o uzyskanie certyfikatu zgodności z typem.

VI. Proces dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego kończący się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego

1. Zagadnienia wspólne dla wszystkich postępowań w przedmiocie wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego

Zgodnie z dyrektywą nr 2008/57/WE system kolei został podzielony przez unijnego ustawodawcę na podsystemy strukturalne o charakterze strukturalnym (infrastruktura, sterowanie, energia, tabor) oraz funkcjonalnym (ruch kolejowy, utrzymanie i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych). Polski ustawodawca implementował wspomniane regulacje w art. 25a pkt. 2 utk, wyróżniając dodatkowo dwie części podsystemu strukturalnego sterowanie: „urządzenia przytorowe” oraz „urządzenia pokładowe”. Dla każdego z powyższych systemów unijny ustawodawca określa zasadnicze wymagania oraz specyfikacje techniczne ustalone dla całej UE (technicznych specyfikacji interoperacyjności, definiowanych przez polskiego ustawodawcę w art. 4 pkt 33 utk jako specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez KE w Dzienniku Urzędowym UE). Przykładem TSI istotnej dla procesu dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego jest np. decyzja Komisji z 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych⁴¹.

Dla celów niniejszego opracowania istotnym jest podkreślony w motywie nr 26 dyrektywy nr 2008/57/WE fakt, że pojazd kolejowy składa się z podsystemu strukturalnego tabor i, tam gdzie

³⁹ Zgodnie z art. 4 pkt 35c utk deklaracja zgodności z typem oznacza oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego UE, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury, użytkownika boczny albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy, urządzenie albo budowla są zgodne odpowiednio z typem pojazdu, urządzenia albo budowli, które już otrzymały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu.

⁴⁰ Zgodnie z art. 4 pkt 15b utk certyfikat zgodności z typem oznacza dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do stwierdzenia zgodności z typem, potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu.

⁴¹ Dz. Urz. UE 2011 L 139/1.

to konieczne, jednej lub więcej części innych podsystemów (przede wszystkim znajdujących się na pokładzie pojazdu części podsystemu sterowania ruchem kolejowym oraz znajdujących się na pokładzie pojazdu części podsystemu energia). Przyjęty system, wedle którego dopuszczany do eksploatacji pojazd kolejowy składa się z kilku podsystemów strukturalnych, na tle ustawy o transporcie kolejowym ma szczególne znaczenie dla procedur dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnych z TSI, gdyż wymaga od wnioskodawcy przedłożenia kilku deklaracji weryfikacji WE podsystemu wchodzącego w skład danego pojazdu kolejowego.

Wprowadzenie przez legislatora unijnego technicznych specyfikacji interoperacyjności jest zgodne z tzw. zasadami nowego podejścia, którym przyświeca cel, aby „harmonizacja ustawodawcza została ograniczona do podstawowych wymagań, które musi spełniać wyrób wprowadzony na rynek Wspólnoty, jeśli ma korzystać z prawa swobodnego przepływu w obrębie Wspólnoty”⁴². Jednym z celów wprowadzania TSI jest także zbliżanie się do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei, definiowanej zgodnie z art. 4 pkt 29 utk jako zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei⁴³ i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej.

Zasadniczym wymogiem wobec podmiotów rynku kolejowego jest, aby, zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy nr 2008/57/WE, podsystemy strukturalne stosowały się do TSI obowiązujących w chwili dopuszczenia ich do eksploatacji, ich modernizacji lub odnowienia (pod warunkiem, że zakres geograficzny stosowania danej TSI obejmuje również pojazdy kolejowe poruszające się po liniach kolejowych wskazanych w określonej TSI⁴⁴). Aktualnie należy wymienić kilka TSI, które mają istotny wpływ na proces dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych, który kończy się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Kwestia zgodności lub niezgodności z TSI jest podstawowym kryterium, którym powinni kierować się wnioskodawca, Prezes UTK oraz inne podmioty biorące udział w procesie dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego. Ta właśnie cecha wpływa na szczegółowe wymagania, które powinny zostać spełnione przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego.

Istotnym jest również, że zgodnie z art. 23c utk nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy zgodny z TSI, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim UE, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków.

Zgodnie z art. 23b ust. 1 utk polski ustawodawca wyróżnia dwie kategorie pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji: (1) zgodne z TSI i (2) niezgodne z TSI. Zgodnie z art. 23b ust. 2 utk, przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać od Prezesa

⁴² Europejska Agencja Kolejowa, *Przewodnik stosowania TSI*, Nr ref.: ERA/GUI/07-2011/IINT, s. 7.

⁴³ Pojęcie „zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei” zdefiniowane jest w art. 4 pkt 32 utk, zgodnie z którym są to wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei.

⁴⁴ Ibidem. Aktualnie zakres geograficzny stosowania większości TSI to transeuropejski system kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej określony w załączniku I do dyrektywy w sprawie interoperacyjności, tj. linie kolejowe transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i pojazdy, które prawdopodobnie będą poruszać się po nich. Definicja transeuropejskiej sieci kolejowej, do której w utk odsyła również polski ustawodawca, znajduje się w decyzji Komisji nr 661/2010/UE.

UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem art. 23c. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zawierać warunki użytkowania tego pojazdu kolejowego. Co istotne, zgodnie z art. 23b ust. 6 utk zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI uprawnia do poruszania się jedynie na sieci kolejowej położonej na terytorium RP. Jak już była mowa w rozdziale II niniejszego opracowania, zgodnie z utk, w ramach systemu zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego wyróżnić można:

- 1) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI (zob. Rozdział VI.3.);
 - 2) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI (zob. Rozdział VI.4.);
 - 3) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego ze wszystkimi TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich UE (zob. Rozdział VI.5.);
 - 4) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim UE, niezgodnego z którąkolwiek z TSI (zob. Rozdział VI.6.) oraz
 - 5) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w oparciu o zgodność z typem (zob. Rozdział VI.7.)
- Do wspólnych przepisów odnoszących się do procedur dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI i niezgodnego z TSI, można zaliczyć:

- 1) przewidziane w art. 23b ust. 7 utk uprawnienie Prezesa UTK do żądania od wnioskodawcy dostarczenia dodatkowych informacji, przeprowadzenia analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej, w celu sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową i wymogami bezpieczeństwa (art. 23b ust. 7 utk);
- 2) wynikająca z art. 23b ust. 9 utk swoistą *lex specialis* w stosunku do art. 64 k.p.a., dotyczącą wzywania przez Prezesa UTK do uzupełnienia braków formalnych określonych w art. 23e utk; w przypadku w/w braków Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie miesiąca od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji odmownej w przedmiocie dopuszczenia do eksploatacji (odmienna sankcja niż wynikające z art. 64 k.p.a. „pozostawienie podania bez rozpoznania”);
- 3) wydłużenie, w porównaniu z regulacjami wynikającymi z k.p.a., terminu na rozpatrzenie przez Prezesa UTK wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego/niezgodnego z TSI, do 2 miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentacją określoną w przepisach szczególnych (art. 23b ust. 10 utk); taki sam termin został wyznaczony również na rozpatrzenie wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy; w przypadku procedury uregulowanej w art. 23f utk termin ten określono na dwa miesiące od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w art. 23f ust. 2 utk albo miesiąc od dnia przekazania dodatkowych informacji lub wyników analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7 utk; w przypadku procedury uregulowanej w art. 23g utk wydłużony termin procedowania wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji określony został na: (1) cztery miesiące od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w art. 23g ust. 2 utk albo

- (2) dwa miesiące od dnia przekazania dodatkowych analiz zagrożeń lub wyników badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7 utk;
- 4) odmienne niż w k.p.a. określenie terminu na złożenie przez wnioskodawcę odwołania od decyzji w przedmiocie odmowy wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, wydanej przez Prezesa UTK; zgodnie z art. 23b ust. 11 termin ten wynosi miesiąc od dnia doręczenia decyzji odmownej; dodatkowo ustawodawca ograniczył katalog sytuacji, w których wnioskodawca może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, wskazując, że może mieć to miejsce jedynie ze względu na „należycie uzasadnione przyczyny”⁴⁵.

2. Wyłączenie stosowania przepisów dotyczących wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego

Zgodnie z art. 25a utk, w brzmieniu wprowadzonym ustawą z 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym polski ustawodawca, korzystając z możliwości wyłączenia niektórych przepisów wynikających z implementacji dyrektywy nr 2008/57/WE, wyłączył stosowanie art. 23b–23g utk, regulujących procedury wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w stosunku do:

- 1) miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych;
- 2) pojazdów kolejowych działających jedynie na infrastrukturze kolejowej należącej do zarządców prywatnej infrastruktury kolejowej na ich użytek w ramach własnej działalności takiego zarządcy w zakresie transportu towarów;
- 3) pojazdów kolejowych przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego, lub pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.

3. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI

Jak już była mowa, każdy pojazd kolejowy składa się z jednego lub większej ilości podsystemów strukturalnych. Dla każdego z podsystemów strukturalnych ustawodawca unijny przyjął techniczne specyfikacje interoperacyjności. Zgodnie z art. 23b ust. 3 utk z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI może wystąpić zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer. Wnioskodawca powinien załączyć do wniosku dokumenty określone w art. 23e ust. 1 utk, tj.:

- 1) deklaracje weryfikacji WE podsystemu dla wszystkich podsystemów strukturalnych pojazdu kolejowego⁴⁶, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a utk w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji;
- 2) wszystkie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, które potwierdzają:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI i ich bezpieczne zamontowanie;

⁴⁵ Regulacja ta może budzić poważne wątpliwości przy zestawieniu jej z wyrażoną w Konstytucji RP oraz k.p.a. zasadą dwuinstancyjności postępowania. Może być również ciekawym przyczynkiem do dyskusji, z jakiej formy zakończenia postępowania powinien skorzystać Prezes UTK, gdy dojdzie do przekonania, że wnioskodawca nie przedstawił we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy „należycie uzasadnionych przyczyn”.

⁴⁶ Wyjątkiem będzie nieprzedłożenie przez wnioskodawcę deklaracji weryfikacji WE podsystemu strukturalnego, dla którego została wydana TSI, w odniesieniu do której wnioskodawca skorzystał z przepisów intertemporalnych wyłączających stosowanie danej TSI w określonym przypadku.

- b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;
- c) zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t utk, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI.

Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji po sprawdzeniu złożonych deklaracji weryfikacji WE podsystemu, o których mowa w art. 23e ust. 1 utk. Bez przeprowadzania dalszych czynności sprawdzających Prezes UTK powinien wydać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w sytuacji, gdy wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a utk w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji.

4. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI

Zgodnie z art. 23b ust. 6 utk do katalogu podmiotów, które mogą wystąpić z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI obowiązującymi w dniu dopuszczania pojazdu kolejowego, w tym pojazdu kolejowego objętego odstępstwami, należą: zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer. Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI powinny przejść z wynikiem pozytywnym weryfikację, przeprowadzoną przez podmiot uprawniony do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, obejmującą badania w zakresie:

- 1) zgodności z krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t utk⁴⁷;
- 2) zgodności z siecią kolejową, w szczególności w zakresie zgodności charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;
- 3) parametrów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 utk⁴⁸.

Potwierdzeniem zakończenia z wynikiem pozytywnym w/w badań jest wydanie przez podmiot uprawniony certyfikatu weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI. Zgodnie z art. 23b ust. 1c utk na podstawie certyfikatu weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot, który wystąpił o przeprowadzenie weryfikacji, wydaje deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI. Dokumenty te stanowią obowiązkowe załączniki do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI. Oprócz nich wnioskodawca powinien załączyć również inne dokumenty określone w art. 23e ust. 2 utk, tj:

- 1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w art. 23e ust. 1 pkt 2;

⁴⁷ Aktualnie: rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 27.12.2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, odsyłające do wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, obejmującego specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne ujęte w liście, o której mowa w art. 25d ust. 1 ustawy z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym, ogłoszonej w BIP na: http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/informacje/transport_kolejowy/lista_utk/ (27.08.2013).

⁴⁸ Aktualnie: rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 06.11.2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz.U. z 2013 r., poz. 1297) (dalej: rozporządzenie MTBiGM z 06.11.2013 r.).

- 2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t;
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;
 - c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 (aktualnie: rozporządzeniu z 06 listopada 2013 r.).

5. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego ze wszystkimi TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich UE

Zgodnie z art. 23f utk katalog podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego ze wszystkimi TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich UE, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 23c, obejmuje: zarządcę, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, wykonawcę modernizacji albo importera pojazdu kolejowego. W trakcie postępowania administracyjnego Prezes UTK sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków, określonych w TSI. Obligatoryjne załączniki do wniosku stanowią, zgodnie z art. 23f utk:

- 1) wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze⁴⁹;
- 2) dokument zezwalający na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim UE;
- 3) dokumentacja techniczna, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;
- 4) dokumentacja techniczna, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t utk, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI;
- 5) dokumentacja zawierająca informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
- 6) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;
- 7) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.

⁴⁹ Zgodnie z art. 4 pkt 34e utk jest to podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie badań lub pomiarów niezbędnych do realizacji procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz procedur weryfikacji WE podsystemów, w celu ustalenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

6. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z którymkolwiek TSI, dopuszczonego do eksploatacji w innym państwie członkowskim UE

Zgodnie z art. 23g utk katalog podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim UE, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, obejmuje: dysponenta albo producenta pojazdu kolejowego. Z racji częściowej zgodności pojazdu kolejowego z TSI weryfikacja spełnienia wymagań technicznych może odbywać się w takich przypadkach dwutorowo, gdyż wnioskodawca może załączyć do wniosku: (1) wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo (2) podmiot uprawniony, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8 utk, w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim UE, załącza się:

- 1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązujących w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w art. 23e ust. 1 utk;
- 2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi w oparciu o art. 25t utk,
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
 - c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 utk;
- 3) dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań bezpieczeństwa ze wskazaniem przypadków niestosowania TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności, zgodnie z art. 25f utk;
- 4) dane techniczne, plany utrzymania i charakterystyki eksploatacyjne pojazdu kolejowego;
- 5) dokumentację zawierającą informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
- 6) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;
- 7) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.

W toku prowadzonego postępowania Prezes UTK, na podstawie załączonej przez wnioskodawcę dokumentacji, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami, a także sprawdza spełnienie wymagań bezpieczeństwa przez pojazd kolejowy. Istotnym jest, że Prezes UTK ma możliwość podważenia dokumentów, o których mowa w art. 23g ust. 2 pkt 3, 4 i 6 utk, jeżeli udowodni, nie naruszając art. 25f utk, istnienie znacznego zagrożenia bezpieczeństwa. W takim przypadku może istnieć podstawa

do wydania decyzji odmawiającej wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23g ust. 1 utk.

7. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem

Zgodnie z art. 23d utk zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego stanowi zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego. Podobnie jak w przypadku świadectw dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem, utk przewiduje uproszczony tryb dopuszczania do eksploatacji w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem, z tym jednak zastrzeżeniem, że w procedurze takiej swój udział ma Prezes UTK (albo krajowy organ do spraw bezpieczeństwa z innego państwa członkowskiego UE). Katalog podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o wydanie dokumentu obejmuje: zarządcę, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta, wykonawcę modernizacji albo importera pojazdu kolejowego. Obligatoryjny załącznik do wniosku stanowi deklaracja zgodności z typem wystawiona przez wnioskodawcę po stwierdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Istnieją odmienne regulacje dotyczące weryfikacji WE oraz sporządzania deklaracji zgodności z typem, w zależności od tego czy dany pojazd kolejowy jest zgodny⁵⁰, czy niezgodny z TSI⁵¹.

⁵⁰ W takim przypadku stosuje się procedury weryfikacji WE ujęte w poszczególnych TSI.

⁵¹ W takim przypadku polski ustawodawca odsyła do procedur weryfikacji WE określonych w modułach D lub E decyzji PE i Rady nr 768/2008/WE z 09.07.2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218/82).