

NIEZALEŻNOŚĆ JEDNOSTKI NOTYFIKOWANEJ W PROCESIE WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW STRUKTURALNYCH KOLEI

Jędrzej Napieralski

mgr prawa, Kierownik ds. prawnych, Jednostka Notyfikowana (NB 2738), INFRACERT TSI sp. z o.o., ul. Jagiellońska 32 lok. 3, 03-719 Warszawa, tel. +48 883 558 390, e-mail: j.napieralski@infracert.com

Streszczenie. Wdrażanie interoperacyjności stanowi tło dla realizowanego na szeroką skalę procesu inwestycyjnego na polskiej kolei. Nie można natomiast mówić o interoperacyjności systemu kolei bez przeprowadzanych przez Jednostki Notyfikowane procesów weryfikacji WE podsystemów strukturalnych. Praktyka współdziałania podmiotów zaangażowanych w proces inwestycyjny z Jednostką Notyfikowaną, chociaż na przestrzeni lat niewątpliwie uległa pozytywnej ewolucji, jest jednak obszarem stale wymagającym doskonalenia. Jednocześnie, szczególnego podkreślenia wymaga również zagwarantowana przez Prawodawcę, zarówno polskiego, jaki i europejskiego, niezależność Jednostki Notyfikowanej w procesie weryfikacji WE. W referacie zaprezentowane zostaną podstawowe, obligatoryjne do stosowania mechanizmy gwarantujące niezależność Jednostki Notyfikowanej w procesie weryfikacji WE podsystemów, wraz z ich uzasadnieniem prawnym. Przywołane zostaną również najczęściej występujące w praktyce działalności Jednostki Notyfikowanej zagrożenia dla niezależności i bezstronności wraz z opisem środków minimalizowania tego ryzyka.

Słowa kluczowe: *interoperacyjność; Jednostka Notyfikowana; weryfikacja WE*

1. Wprowadzenie

Kolejne lata praktycznego funkcjonowania w Polsce prawodawstwa dedykowanego interoperacyjności systemu kolei potwierdzają, że wymagania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) i procedura weryfikacji WE, stały się już powszechną praktyką przyjętą w toku realizacji inwestycji kolejowych. Świadomość istnienia wymagań interoperacyjności stale się poszerza i chociaż niezmiennie pozostaje wiele wątpliwości interpretacyjnych w zakresie kierunków rozumienia poszczególnych zapisów ustawy o transporcie kolejowym [5], czy samych TSI, zrębowa świadomość konieczności wdrażania interoperacyjności została już wśród podmiotów rynku kolejowego ugruntowana. Jest to niewątpliwie pozytywna tendencja zmian. Dużą rolę w budowaniu tej świadomości odegrały z pewnością Jednostki Notyfikowane prowadzące w Polsce weryfikację WE i nierzadko pozostające w pierwszym szeregu kształtowania rozumienia kierunków wdrażania interoperacyjności w Polsce.

Rola Jednostek Notyfikowanych w tym obszarze jest nie do przecenienia. Często pełniły one funkcję pierwszego „zetknięcia” podmiotów rynkowych z takimi

pojęciami jak: „interoperacyjność”, „podsystem”, czy „składniki interoperacyjności”. Wykonawcy inwestycji kolejowych, czy biura projektowe, próbując spełniać wymagania kontraktowe zapisane w SIWZ sporządzonych przez Zamawiającego (najczęściej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), najczęściej wszystkie swoje praktyczne pytania w tym obszarze kierowali do przedstawicieli Jednostek Notyfikowanych.

Pamiętać jednak trzeba, że rola Jednostek Notyfikowanych jest wysoce specyficzna i sprowadzać się powinna do niezależnego, bezstronnego przeprowadzenia procesu weryfikacji WE podsystemów strukturalnych z perspektywy tzw. „strony trzeciej”. Założeniem tego referatu jest przedstawienie tych podstawowych uwarunkowań, które powinny kształtować niezależność Jednostki Notyfikowanej w procesie weryfikacji WE.

2. Założenia prawodawstwa unijnego

Rozważania w zakresie podstaw unijnego prawodawstwa w zakresie interoperacyjności, warto odnosić do przyjętej już na poziomie europejskim (choć jeszcze nie wdrożonej w polskim prawodawstwie), nowej Dyrektywy 2016/797, ws. interoperacyjności systemu kolei [2]. Zakładana transpozycja (wdrożenie do prawodawstwa państw członkowskich) nowej Dyrektywy 2016/797 powinna dokonać się zasadniczo do dnia 16 czerwca 2019 r. (państwa członkowskie mogą przedłużyć okres transpozycji o rok, jeżeli do dnia 16 grudnia 2018 r. powiadomią o tym Agencję i Komisję oraz podadzą uzasadnienie takiego przedłużenia). Regulacje poświęcone Jednostkom Notyfikowanym zapisane zostały w szczególności w artykułach 30-34 Dyrektywy 2016/797 [2]. Poglądowo przywołać można zapisy art. 31 ust. 3, który stanowi iż:

1. *Jednostka oceniająca zgodność musi być stroną trzecią, niezależną od organizacji lub produktu, który ocenia (...)*
2. *Należy zagwarantować bezstronność jednostki oceniającej zgodność, jej ścisłego kierownictwa i pracowników wykonujących ocenę.*
3. *Jednostka oceniająca zgodność, jej ścisłe kierownictwo oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami, instalatorami, nabywcami, właścicielami, użytkownikami czy konserwatorami produktów, które oceniają, ani upoważnionymi przedstawicielami wymienionych stron. Nie wyklucza to wykorzystywania ocenionych produktów, które są niezbędne do prowadzenia działalności jednostki oceniającej zgodność, lub wykorzystywania tych produktów do celów osobistych.*
4. *Jednostka oceniająca zgodność, jej ścisłe kierownictwo oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie angażują się bezpośrednio w projektowanie, produkcję lub konstruowanie, wprowadzanie do obrotu, instalację, użytkowanie lub konserwację tych produktów, ani nie mogą reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie angażują się w działalność, która może*

zagrozić niezależności ich osądów i wiarygodności w związku z działalnością w zakresie oceny zgodności, która podlega notyfikacji. Zakaz ten dotyczy w szczególności usług konsultingowych.

5. *Jednostka oceniająca zgodność zobowiązana jest zapewnić, by działalność jej podwykonawców lub spółek zależnych nie wpływała na poufność, obiektywizm ani bezstronność jej działalności związanej z oceną zgodności.*
6. *Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy zobowiązani są do najwyższej rzetelności w realizacji zadań związanych z oceną zgodności, muszą posiadać konieczne kwalifikacje techniczne w danej dziedzinie oraz nie mogą być poddawani żadnym naciskom czy motywacji, zwłaszcza finansowej, mogącym wpływać na ich opinię lub wyniki oceny zgodności, szczególnie ze strony osób lub grup osób posiadających interes w wynikach danej działalności.*

Z punktu widzenia Dyrektywy 2016/797 [2], aspekt niezależności położony jest w zasadniczej mierze po stronie Jednostki Notyfikowanej. Bardzo istotny jest zapisany w tym artykule obowiązek wyraźnej separacji działalności w zakresie weryfikacji WE (certyfikacji) od tzw. działalności „konsultingowej”. Jak precyzuje Dyrektywa pod tym terminem rozumieć należy zaangażowanie w projektowanie, produkcję lub konstruowanie, wprowadzanie do obrotu, instalację, użytkowanie lub konserwację (utrzymanie) podsystemów, czy składników będących przedmiotem certyfikacji.

Innymi słowy, na przykładzie weryfikacji WE prowadzonej w stosunku do podsystemów strukturalnych, oznacza to, iż Jednostka Notyfikowana nie może angażować się w udzielanie jakichkolwiek konsultacji w zakresie inwestycji (podsystemu) będącej przedmiotem certyfikacji. Jest to okoliczność, na którą zwrócić trzeba szczególną uwagę, ponieważ nierzadkie w praktyce pracy Jednostki Notyfikowanej są pojawiające się ze strony Klientów (Wykonawców inwestycji, czy Biur Projektowych), prośby o wyrażenie opinii w temacie właściwych sposobów projektowania inwestycji, wskazania producentów budowli i urzędzeń, czy zaopiniowanie wariantów rozwiązań konstrukcyjnych. Jednostka Notyfikowana nie może świadczyć konsultacji w tym zakresie.

Wyraźnie podkreślić należy również, iż podobnie kwestia ta regulowana jest przez normę PN-EN ISO/IEC 17065:2013-03 *Ocena zgodności. Wymagania dla jednostek certyfikujących wyroby, procesy, usługi* [3], do której przestrzegania zobowiązane są wszystkie Jednostki Notyfikowane, uprawnione w zakresie aktualnie obowiązującej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie interoperacyjności systemu kolei we wspólnocie [1]. Jednostka Notyfikowana nie może być zaangażowana w projektowanie, wytwarzanie, instalowanie, czy utrzymanie podsystemu będącego przedmiotem prowadzonej certyfikacji. Co szczególnie istotne, Jednostka Notyfikowana nie może również świadczyć w tym zakresie konsultacji, zgodnie z pkt 4.2.6 w zw. z pkt 3.2. normy PN-EN ISO/IEC 17065 [3]. Wypowiadanie się w zakresie co do zasadności/niezasadności przyjęcia przez producenta podsystemu określonego rozwiązania projektowego, czy opiniowanie takich rozwiązań – w innym zakresie, niż wynika to z procesu prowadzonej weryfikacji WE – mogłoby zostać uznane zatem za nie-

dozwolone „konsultowanie”, którego Jednostka Notyfikowana nie może w takim wymiarze prowadzić.

Rozpatrując założenia nowej Dyrektywy 2016/797 [2], warto odnotować również rozszerzony zakres podmiotowy definicji wprowadzonej w art. 2 pkt 42, która odnosi się aktualnie do „jednostki oceniającej zgodność”, która oznacza:

jednostkę notyfikowaną lub wyznaczoną jako wykonującą czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję; po notyfikacji przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka notyfikowana; po wyznaczeniu przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka wyznaczona.

W nowej Dyrektywie 2016/797 [2] wprowadzono zatem w obrębie zbiorczej definicji jednostki oceniającej zgodność odesłanie zarówno do Jednostki Notyfikowanej (*Notified Body - NoBo*), jak i jednostki wyznaczonej (*Designated Body - DeBo*). Jednostki wyznaczone (*DeBo*) powinny być odpowiedzialne za przeprowadzenie oceny zgodności z punktu widzenia znajdujących zastosowanie przepisów krajowych. Jak sprecyzowano w art. 15 ust. 8 Dyrektywy 2016/797 [2]:

Państwa członkowskie wyznaczają jednostki odpowiedzialne za przeprowadzanie procedury weryfikacji z poszanowaniem przepisów krajowych. W tym względzie wskazane jednostki są odpowiedzialne za związane z tym zadania. Bez uszczerbku dla art. 30 państwo członkowskie może wskazać Jednostkę Notyfikowaną, jako jednostkę wyznaczoną; w takim przypadku cały proces może być zrealizowany przez jedną jednostkę oceniającą zgodność.

Powyższe rozwiązanie zostało przyjęte na gruncie ustawy o transporcie kolejowym [5], implementującej jeszcze Dyrektywę 2008/57 [1]. Zgodnie z art. 4 pkt 34f, Jednostka Notyfikowana jest podmiotem odpowiedzialnym za: *ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów*; Natomiast sama procedura weryfikacji WE, zdefiniowana w art. 4 pkt 33b ustawy przewiduje, iż są to:

czynności podejmowane przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządzającego infrastrukturą albo przewoźnika kolejowego, mające na celu wykazanie, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei;

Oznacza to, iż Jednostki Notyfikowane w Polsce upoważnione są do przeprowadzenia zarówno weryfikacji WE (tj. weryfikacji wymagań unijnych, zapisanych w TSI), jak i weryfikacji wymagań krajowych (w polskich uwarunkowaniach są to tzw. „krajowe wymagania w zakresie interoperacyjności”), które określane są w akcie prawnym wydanym na podstawie delegacji z art. 25d ustawy o transporcie kolejowym [5], obecnie jest to: *Lista Prezesa UTK z dnia 19 stycznia 2017 r. w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.*

3. Od „podwykonawcy” do niezależnego działania Jednostki Notyfikowanej

Jednym z większych problemów, z którym borykały się Jednostki, zwłaszcza w kontaktach z Klientem pierwszy raz wnioskującym o weryfikacji WE, było przekonanie pokutujące przez długi okres w świadomości podmiotów rynkowych, sprowadzające rolę Jednostki Notyfikowanej do zadań podwykonawcy. Przyczyny takiego postrzegania wydają się być nawet zrozumiałe. Jednostka Notyfikowana, co do zasad podpisuje umowę z Wykonawcą inwestycji/Biurem Projektowym (certyfikacje zlecane przez zarządcę infrastruktury/podmiot zamawiający, póki co pozostają rzadkością). Skoro zatem umowa ma charakter dwustronny, na ogół przekazywana jest Zamawiającemu „do zatwierdzenia” i płatności dokonywane są przez Wykonawcę – nasuwającym skojarzeniem jest status „podwykonawcy”. Jest to jednak postrzeganie zupełnie nieuprawnione. Rolą Jednostki Notyfikowanej jest każdorazowo przeprowadzenie w pełni niezależnej oceny zakresu przeprowadzanej inwestycji z punktu widzenia parametrów określonych we właściwych dla ocenianych podsystemów Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności oraz wymagań krajowych.

Prowadzona przez Jednostkę Notyfikowaną z siedzibą w Polsce weryfikacja WE podsystemów, dokonywana jest w oparciu o uprawnienia przyznane w drodze decyzji o przyznaniu autoryzacji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, następnie notyfikowanej przez Komisję Europejską. Regulacja tej procedury, zapisana w art. 25h ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym [5] – zawiera natomiast odsłanie do ustawy z dnia 13 kwietnia 2003 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku [6]. W art. 28h ust. 2 tej ustawy zapisano, iż: *Domniemywa się, że jednostka oceniająca zgodność spełnia warunki określone w ust. 1, jeżeli spełnia w odpowiadającym im zakresie warunki określone w odpowiednich normach zharmonizowanych lub ich częściach*. Podstawą akredytacji przyznawanej przez Polskie Centrum Akredytacji jest tym natomiast norma *PN-EN ISO/IEC 17065 Ocena zgodności. Wymagania dla jednostek certyfikujących wyroby, procesy i usługi*, będąca w rezultacie normą zharmonizowaną wyznaczającą model działania Jednostki Notyfikowanej.

Powyższe oznacza, iż Jednostka Notyfikowana w sektorze kolejowym, dokonuje oceny zgodności w odniesieniu do podsystemów strukturalnych, stosując procedury weryfikacji WE i bazuje w tym obszarze na postanowieniach normy PN-EN ISO/IEC 17065 [3]. Norma ta w sposób precyzyjny określa strony umowy certyfikacyjnej, wskazując na „klienta” (czyli podmiot odpowiedzialny wobec jednostki certyfikującej za zapewnienie, że wymagania certyfikacyjne są spełnione – pkt 3.1. normy) oraz „jednostkę certyfikującą” (jednostka oceniająca zgodność jako strona trzecia, działająca w programach certyfikacji – pkt 3.12 normy). „Klientem” w rozumieniu normy PN-EN ISO/IEC 17065, w kontekście projektu umowy o certyfikację jest zatem dany Wykonawca Modernizacji/Biuro Projektowe.

Zwrócić należy uwagę również na pojęcie „strony trzeciej”. Jednostka Notyfikowana występuje w ramach procesu przeprowadzonej weryfikacji jako strona niezależna i bezstronna, odpowiedzialna za w pełni niezależne przeprowadzanie

procesu weryfikacji WE podsystemu, z punktu widzenia spełniania wymagań zasadniczych (tak również w art. 28 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2003 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku [6]). Jednostka notyfikowana jest również bezwzględnie zobowiązana do przestrzegania wytycznych działania określonych w normie PN-EN ISO/IEC 17065 [3].

Dużo bardziej adekwatnym podejściem jest postrzeganie roli Jednostki Notyfikowanej w procesie inwestycji, raczej w kategoriach „niezależnego audytora”, odpowiedzialnego za zupełnie zewnętrzną (realizowaną jako tzw. „strona trzecia”) ocenę spełnienia wymagań. Nie jest to zatem ani „doradca”, który może proponować zastosowanie tych, czy innych rozwiązań (co zostało już szczegółowo opisane we wcześniejszej części referatu). Nie jest to również „podwykonawca”, która podlega „nadzorowi”, czy „protokołom odbioru prac” ze strony Wykonawcy. Zauważyć jednak trzeba, iż świadomość takich uwarunkowań funkcjonowania Jednostek Notyfikowanych w trakcie procesu weryfikacji WE, niewątpliwie stale się zwiększa. Szczególnie w kontekście przetargów realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (jako Zamawiający), który jako największy w Polsce zarządca infrastruktury zagwarantował mechanizmy działania zorientowane na respektowanie niezależnego statusu Jednostki Notyfikowanej w toku weryfikacji WE. Stwierdzić można zatem występowanie pozytywnej tendencji w zakresie budowania świadomości niezależnego charakteru działania Jednostki Notyfikowanej.

Praktycznym wymiarem zagrożeń dla Jednostki Notyfikowanej, błędnie postrzeganej jako „podwykonawca”, jest m.in. proces negocjacji umowy o certyfikację. Pamiętać trzeba, iż norma PN-EN ISO/IEC 17065 w pkt 4.1.2 dosyć szczegółowo precyzuje informacje, które powinny zostać zawarte w umowie o certyfikację. Z tego względu pojawiające się zapisy w umowach o certyfikację, budzą pewne kontrowersje w toku negocjowania umów z Klientami Jednostek. Pamiętać jednak trzeba, że zakres zapisów umownych wymaganych normą ma charakter, co do zasady, obligatoryjny. Ingerencja w treść tych zapisów, w ramach negocjacji umowy jest zatem możliwa jedynie w limitowanym zakresie.

4. Niezależność w kontekście Prezesa UTK i Inżyniera Kontraktu

Działalność Jednostki Notyfikowanej w zakresie procesu weryfikacji WE i jego wyników w formie (pośrednich) certyfikatów weryfikacji WE podsystemów/decyzji certyfikacyjnych, odbywa się w szerszym instytucjonalnym kontekście. Jednym z obszarów, w których wraca pytanie o granice niezależności Jednostki Notyfikowanej jest obszar postępowań o wydanie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Prezesa UTK) zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemów strukturalnych, prowadzone w trybie art. 25e ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym [5].

Istotne znaczenie w tym obszarze zależności ma przed wszystkim art. 25e ust. 4a ustawy [5], który stanowi, iż: *Dokumentacja wymieniona w ust. 3 pkt 3* (tj. doku-

mentacja przebiegu weryfikacji WE), *podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności*. Punktem wyjścia do zrozumienia idei tego ustępu powinna być argumentacja nakreślona przez Ustawodawcę w Uzasadnieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Druk Sejmowy nr 2791, Sejmu VII Kadencji), wprowadzającej przedmiotowy ustęp:

Projektowana zmiana art. 25e dodająca nowy ustęp 4a ma na celu doprecyzowanie, iż przekazana Prezesowi UTK dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu, podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem spójności oraz kompletności, co potwierdzi jednoznacznie, że Prezes UTK w ramach swoich ustawowych kompetencji, nie powinien powielać czynności weryfikacyjnych w stosunku do dokumentacji przebiegu weryfikacji WE, które zostały już dokonane przez Jednostki Notyfikowane lub jednostki wyznaczone, posiadające stosowne w tym zakresie uprawnienia i specjalistyczną wiedzę. Dodać należy, że w chwili obecnej przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzeń wykonawczych do ustawy nie wskazują zakresu czynności Prezesa UTK jakie organ winien dokonać w stosunku do dokumentacji przebiegu weryfikacji WE podsystemu, która jest dostarczana razem z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Wobec powyższego, obecny stan prawny, prowadzi do sytuacji, w której Prezes UTK pomimo pozytywnej opinii wyspecjalizowanej Jednostki Notyfikowanej, dokonuje ponownie badania dokumentacji przebiegu weryfikacji WE podsystemu, która została już szczegółowo przeprowadzona i przeanalizowana przez specjalistyczną jednostkę, której ocena stanowi podstawę do wydania certyfikatu weryfikacji WE, który to dokument końcowy, a nie cały proces, powinien być oceniany przez Prezesa UTK. Należy uznać, że precyzyjne rozgraniczenie ról Jednostek Notyfikowanych i jednostek wyznaczonych od roli Prezesa UTK jest istotną wartością z punktu widzenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i z punktu widzenia sprawności i przejrzystości procesu dopuszczania do eksploatacji

Analogiczne podejście w tym zakresie przyjęte zostało przez prawodawcę europejskiego, który w Zaleceniu Komisji nr 2014/897/UE w pkt 61 oraz 62 zapisał co następuje:

pkt 61: Krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie powinny podejmować prób przeprowadzania lub powielania pracy prawodawców, jednostek notyfikowanych, podmiotów wyznaczonych lub jednostek oceniających ryzyko, oraz

pkt 62. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie powinny także przeprowadzać szczegółowej regularnej weryfikacji pracy, którą wykonał wnioskodawca, jednostka notyfikowana, podmiot wyznaczony i jednostka oceniająca ryzyko w kontekście CSM, ani regularnego zatwierdzania jej wyników (...)

Problematyka niezależnego działania Jednostki Notyfikowanej zarysowuje się również w obszarze realizacji inwestycji kolejowej w oparciu o procedury FIDIC. Wskazać należy w tym kontekście na instytucję Inżyniera Kontraktu (zatrudnianego przez Zamawiającego), odpowiedzialnego za bieżące administrowanie realizacją Kontraktu. W praktyce pracy Jednostki Notyfikowanej, niejednokrotnie spotkać się można z próbami niedozwolonej ingerencji przez Inżyniera w proces realizowanej przez Jednostkę Notyfikowaną oceny. Najczęściej są to przypadki oczekiwania przedstawienia „opinii” czy „wydania stanowiska”, w zakresie podlegającym definicji niedozwolonego konsultingu, którego Jednostka Notyfikowana nie

może prowadzić. Pamiętać należy również, iż zgodnie z przyjętą w Polsce praktyką certyfikacji, umowy zawierane są pomiędzy Jednostką Certyfikującą a Klientem (Wykonawcą inwestycji). Zatem Inżynier Kontraktu nie jest umocowaną stroną w procesie weryfikacji WE.

Podkreślić należy, że Jednostka Notyfikowana jest instytucją ustawową, funkcjonującą w kontekście prawodawstwa europejskiego i przepisów wdrożonych na poziomie ustawy o transporcie kolejowym [5]. Inżynier Projektu jest natomiast instytucją kontraktową, wdrożoną z uwagi na przyjętą metodologię realizacji inwestycji w formule FIDIC. Nie można zatem mówić w żadnym razie o jakiegokolwiek odpowiedzialności Jednostki Notyfikowanej wobec Inżyniera Projektu, ponieważ są to podmioty funkcjonujące w różnych kontekstach prawnych. Co więcej, to Jednostka Notyfikowana jest tym podmiotem, który został dedykowany do realizacji zadań ustawowych, zorientowanych w ogólnym paradygmacie wdrażania interoperacyjności w Polsce.

Rzecz jasna, w ramach dobrej woli współpracy z Klientem, możliwe jest uczestniczenie przez Jednostkę Notyfikowaną w roli obserwatora w spotkaniach z Inżynierem Projektu. Nie ma jednak żadnych podstaw prawnych do formułowania przez Inżyniera Projektu wobec Jednostki Notyfikowanej jakichkolwiek oczekiwań, żądania przedkładania bezpośrednich wyjaśnień, sprawozdań czy raportów. *A contrario*, z brzmienia zapisów przepisów dedykowanych interoperacyjności, w szczególności wskazać można na § 7 rozporządzenia ws. interoperacyjności [4], zidentyfikować można raczej wyraźny mandat prawny do monitorowania przez Jednostkę Notyfikowaną całego procesu realizacji inwestycji w kontekście spełniania wymagań zasadniczych interoperacyjności systemu kolei.

Wydaje się zatem, że niewątpliwie celowe ze strony podmiotów odpowiedzialnych za funkcję Inżyniera Kontraktu jest podjęcie próby właściwego zrozumienia roli i charakteru działania Jednostki Notyfikowanej. Wszelkie niedozwolone próby ingerencji w zakres działania Jednostki Notyfikowanej, mogą bowiem negatywnie rzutować na proces weryfikacji WE i stwarzają realne zagrożenie dla niezależności procesu prowadzonej oceny.

5. Podsumowanie

Niezależność Jednostki Notyfikowanej w procesie weryfikacji WE podsystemów strukturalnych kolei jest zdecydowanie obszarem, który powinien pozostawać w obszarze zainteresowania wszystkich podmiotów zaangażowanych w obszar weryfikacji WE. Bowiem Jednostka Notyfikowana w pełni niezależna, wolna od prób nieuzasadnionej prawnej ingerencji jest zarazem gwarantem rzetelności procesu weryfikacji WE.

Prawodawstwo europejskie i bazujące na nim przepisy krajowe, w dosyć wyraźny sposób zarysowują ramy prawne działania Jednostki Notyfikowanej. Przepisy te orientują działanie Jednostki Notyfikowanej na w pełni niezależne i bezstronne

przeprowadzanie weryfikacji WE z perspektywy, tzw. strony trzeciej. Co istotne, w pewnych obszarach zauważalny jest wyraźny progres w rozumieniu charakteru niezależności działania Jednostki Notyfikowanej, wskazać tu można np. na ugruntowaną już świadomość po stronie Zarządcy infrastruktury, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wciąż jednak pozostają obszary, w których postrzeganie niezależności działania Jednostki Notyfikowanej powinno zostać zdecydowanie mocniej podkreślone. Pamiętać trzeba bowiem, iż zgodnie z opublikowanym na stronie internetowej UTK w sierpniu 2017 r., Listem otwartym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do Jednostek Notyfikowanych:

Jednostki notyfikowane powinny działać w sposób kompetentny, niedyskryminujący, neutralny, niezależny oraz bezstronny. W celu zagwarantowania bezstronności jednostka notyfikowana i jej personel powinni być wolni od nacisków i zależności finansowych, handlowych bądź jakichkolwiek innych, które mogłyby wpłynąć na wydawane oceny.

Bibliografia

- [1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191/1 z dnia 18.7.2008 r., z późn. zm.).
- [2] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138/44 z dnia 26.5.2016).
- [3] PN-EN ISO/IEC 17065:2013-03 Ocena zgodności. Wymagania dla jednostek certyfikujących wyroby, procesy, usługi.
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2017 r. poz. 934).
- [5] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.).
- [6] Ustawa z dnia 13 kwietnia 2003 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (tekst jednolity: Dz.U. 2017 poz. 1398, z późn, zm.).
- [7] Zalecenie Komisji nr 2014/897/UE z dnia 5 grudnia 2014 r. w sprawie kwestii związanych z dopuszczaniem do eksploatacji i użytkowaniem podsystemów strukturalnych i pojazdów na podstawie dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE i 2004/49/WE (Dz. Urz. UE L 355/59 z 12.12.2014 r.)

