

Stanowisko Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie umowy o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej (RIC) oraz umowy o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV), oznaczenia pojazdów kolejowych kodami RIV i RIC oraz możliwości eksploatacji pojazdów na podstawie tych umów.

Umowy RIV i RIC zostały zawarte w 1922 r. jako porozumienia międzynarodowe pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi. Umowa RIV została rozwiązana 1 lipca 2006 r. Jednocześnie za następcę tej umowy w obrocie międzynarodowym uznać można Ogólną umowę o użytkowaniu wagonów towarowych (GCU, AVV).

Podstawowym zadaniem ww. umów jest uznawanie za dopuszczone do eksploatacji pojazdów kolejowych przez krajowe organy regulacji rynku kolejowego. Porozumienia te określają warunki, których spełnienie uzależnia możliwość wymiany pojazdów pomiędzy sygnatariuszami porozumienia. Spełnienie wymagań wskazanych w umowach jest stwierdzane poprzez nadanie pojazdom odpowiednio oznaczenia RIV lub RIC.

Sygnatariuszami umów są jedynie kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe, nie zaś poszczególne państwa, co wpływa na charakter tych przepisów; nie mogą one bowiem stanowić przepisów o charakterze powszechnie obowiązującym. Jednocześnie przepisom tym nadano specjalny charakter poprzez wpisanie odwołania do umów RIC i RIV do art. 21 ust. 12 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/57/WE z 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dyrektywa 57).

Zestawiając przepis art. 21 ust. 12 Dyrektywy 57 oraz użyte w nim pojęcie dopuszczenia do eksploatacji wydane w oparciu o RIV i RIC, a jednocześnie uwzględniając, że potwierdzenie spełnienia wymagań RIV i RIC dokonywane jest poprzez nadanie pojazdom kolejowym odpowiednich oznaczeń literowych, wskazać należy, że pojazd oznakowany jako zgodny z RIV lub RIC, należy rozumieć za dopuszczony do eksploatacji w rozumieniu obecnie obowiązujących przepisów.

Nie budzi wątpliwości Prezesa UTK, że umowy RIV i RIC mogą stanowić podstawę do uznania pojazdu kolejowego za dopuszczony do eksploatacji na terytorium Polski. Należy jednocześnie wskazać, że przepisy art. 21 ust. 2 Dyrektywy 57 oraz transponowane na tej podstawie przepisy krajowe mają charakter jedynie przejściowy, a terminem wskazanym przez polskiego ustawodawcę był 28 stycznia 2012 r.

Kwestią budzącą wątpliwości podmiotów rynku kolejowego jest również możliwość eksploatacji pojazdów dopuszczonych na podstawie RIV i RIC jedynie w komunikacji międzynarodowej czy również w komunikacji wewnętrznej bez przekraczania granic państwowych. Przepisy Dyrektywy 57 nie różnicują kategorii „ruch międzynarodowy” czy „komunikacja międzynarodowa” jako prowadzenie ruchu pomiędzy sieciami poszczególnych państw członkowskich oraz „komunikacji wewnętrznej”. Na tej podstawie nie można więc wnioskować, że dopuszczenie na podstawie art. 21 ust. 12 Dyrektywy 57 obejmuje jedynie

komunikację międzynarodową. Analiza przepisów krajowych w tym zakresie prowadzi do analogicznych wniosków.

Warto zauważyć, że głównym celem Dyrektywy 57 było ujednoczenie m.in. dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych w poszczególnych państwach członkowskich, co w efekcie ma przyczynić się do zapewnienia interoperacyjności oraz otwartości rynku.

Podsumowując, mając na uwadze uwarunkowania prawne zawarte w przepisach Dyrektywy 57 oraz prawie krajowym, jednoznacznie należy wskazać, że pojazdy kolejowe mogą być dopuszczone do eksploatacji na terenie Polski w sytuacji, kiedy posiadają oznaczenia RIC i RIV, nadane im przed dniem wejścia w życie ustawy z 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372) tj. 28 stycznia 2012 r. Jednocześnie nie ma znaczenia czy pojazd kolejowy eksploatowany jest w ruchu krajowym czy międzynarodowym.