



RAPORT RAILWAY BUSINESS FORUM

Problemy oceny zgodności i dopuszczeń do eksploatacji systemu kolei w Polsce

Raport stanowiący uzupełnienie w formie załącznika do „Białej Księgi – mapy problemów polskiego kolejnictwa” wydanej przez Forum Kolejowe Railway Business Forum w styczniu 2010 roku.

Publikacja powstała z inicjatywy
Forum Kolejowego Railway Business Forum

Wydanie przygotowane przez zespół pod redakcją Piotr Faryna
Podziękowania za pomoc merytoryczną przy tworzeniu raportu RBF składa następującym osobom i instytucjom: Krzysztof Baczyński, Wiesław Jarosiewicz, Ryszard Nowicki, Jan Raczyński, Artur Rojek, Wojciech Rzepka, Hubert Stepniewicz, Maciej Śmieszek, Ryszard Węclawik, Andrzej Żurkowski, Certyfikacja Infrastruktury Transportu, SIRTIS, UTK, Instytut Kolejnictwa, SITK o/Łódź, ZDG TOR.

.....
Warszawa luty 2012

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	3
1.1 Cel opracowania	3
1.2 Zagadnienia kluczowe	7
1.3 Wybrane podstawowe pojęcia związane z interoperacyjnością i systemem oceny zgodności	10
1.4 Rys historyczny i założenia budowy systemu kolei Wspólnoty	17
1.5. Podmioty uczestniczące w systemie ocenie zgodności w sektorze kolejowym	21
1.5.1. Podmioty rynkowe	22
1.5.2. Instytucje	23
1.5.3. Inne	24
2. Polityka interoperacyjności UE i system prawa wspólnotowego	28
3. Przepisy dotyczące problematyki systemu oceny zgodności i dopuszczeń do eksploatacji w polskim kolejnictwie	31
3.2. Podsystemy i składniki interoperacyjności oraz Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności i przepisy krajowe	35
3.3. Kontrola wyrobów dla spełnienia wymagań interoperacyjności w kolejnictwie.	39
3.4. Nowe wymagania w zakresie dopuszczeń do eksploatacji dla spełnienia warunków interoperacyjności kolei.	43
3.5. Moduły oceny zgodności	47
3.6. Obowiązki państwa członkowskiego według dyrektywy (2008/57/WE) dot. interoperacyjności kolei.	49
3.7 Praktyka stosowania prawa w zakresie oceny zgodności i dopuszczeń	52
4. Wymagania i obszary oddziaływania	58
4.1. Podsystemy strukturalne	60
4.1.1. Infrastruktura	62
4.1.1.1 Obowiązki zarządcy infrastruktury kolejowej realizującego proces inwestycyjny w celu zapewnienia interoperacyjności kolei	63
4.1.1.2 Nowe uregulowania dla drogi kolejowej	66
4.1.2. Energia	70

4.1.3. Sterowanie	73
4.1.3.1 Dopuszczanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych dotyczących sterowania ruchem kolejowym.	75
4.1.3.2 Wymagania dla systemów i urządzeń srk oraz jednostek notyfikowanych w tym zakresie	76
4.1.4. Tabor.....	81
4.2. Podsystemy funkcjonalne	87
5. Polskie jednostki notyfikowane	91
6. Charakterystyka głównych problemów	94
6.1 Niedostateczna wiedza o systemie oceny zgodności i dopuszczeń	94
6.2 Luki w przepisach prawa.....	96
6.3 infrastruktura instytucjonalna.....	99
7. Wady, zalety , szanse i zagrożenia nowego porządku prawnego	101
8. Podsumowanie i rekomendacje	102
9. Załączniki	114
9.1 Załącznik „Relacje prawa wspólnotowego i krajowego”	114
9.2. Załącznik „Wykaz aktów prawnych Unii Europejskiej z obszaru interoperacyjności kolei i systemu oceny zgodności”	117
9.3 Załącznik „Wykaz krajowych aktów normatywnych z obszaru interoperacyjności i systemu zgodności na kolei	125
9.4 Załącznik „Moduły”	162

1. WSTĘP

1.1 Cel opracowania

W „Białej Księdze - mapie problemów polskiego kolejnictwa” opublikowanej w styczniu 2010 roku przez Forum Kolejowe Railway Business Forum zasygnalizowane zostały najważniejsze problemy transportu szynowego w Polsce, przy czym przedstawiony stan faktyczny objął zagadnienia z zakresu organizacji transportu kolejowego, infrastruktury, przewozów, taboru kolejowego, dworców kolejowych i przemysłu okołokolejowego. W analizach i rekomendacjach najwięcej miejsca poświęcono zasadom i kierunkom polityki transportowej. Autorzy zdawali sobie sprawę, że pominięto zostało wiele zagadnień szczegółowych, którym warto poświęcić odrębne opracowania. Są to, między innymi, interoperacyjność systemu kolei i jego podsystemów, techniczne specyfikacje interoperacyjności, ocena zgodności zastosowana w kolejnictwie, dopuszczenia do eksploatacji itp.

Obszary te są stosunkowo nowe lub też nowe jest podejście w tych obszarach. Wiedza z nimi związana obejmuje szereg specyficznych pojęć, procedur i wymaga znajomości wielu uregulowań oraz materiałów źródłowych. Powoduje to konieczność nowego spojrzenia w stosunku do dotychczasowej praktyki w kolejnictwie związanej z projektami inwestycyjnymi, konieczność upowszechnienia wiedzy o nowych regulacjach, przeprowadzenia szerokich akcji edukacyjnych, szkoleń itp.

W niniejszym dokumencie, próbie opisu i analizy poddany został temat zagadnień prawno-organizacyjno-proceduralnych związanych z interoperacyjnością kolei w kontekście systemu oceny zgodności i zasad wprowadzania do eksploatacji podsystemów systemu kolei oraz składników interoperacyjności w Polsce jako kraju członkowskim Unii Europejskiej.

Nowe przepisy, implementujące Dyrektywę 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie wprowadzają znaczące zmiany w systemie dopuszczeń i dotyczą całej sieci kolejowej.

Implementacja została dokonana poprzez wprowadzenie zmian do Ustawy o Transporcie Kolejowym uchwalonych we wrześniu 2011 roku. Zmiany weszły w życie 28 stycznia 2012 roku.^{1, 2}

Aktualnie warunkiem odbioru i rozpoczęcia eksploatacji podsystemu systemu kolejowego (np. modernizowanego odcinka lub całej linii kolejowej, obiektu, urządzenia czy pojazdu) jest wydane przez prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji. Takie zezwolenie może być wydane zgodnie z art. 25ca pkt. 5 Ustawy o transporcie kolejowym tylko po przeprowadzeniu weryfikacji WE podsystemu, co jest warunkiem niezbędnym ale nie jedynym. Weryfikacja WE obejmuje uzyskanie certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności co oznacza przeprowadzenie procedur oceny zgodności.

¹ Ujednolicony tekst Ustawy o transporcie kolejowym można znaleźć na stronie internetowej Sejmu RP (Internetowy System Aktów Prawnych) pod adresem : <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20030860789+2012%2401%2428&min=1>

² Przepisy przejściowe związane z wprowadzeniem zmian do Ustawy o transporcie kolejowym, które weszły w życie 28 stycznia 2012 roku są zawarte w art. 2 i 3 Ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym Dz.U. 2011 nr 230 poz. 1372 w brzmieniu następującym :

Art. 2.

1. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej 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.

2. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do prowadzenia ruchu kolejowego zgodnie z warunkami, na jakich te dokumenty zostały wydane.

3. Podsystemy strukturalne eksploatowane w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy mogą być eksploatowane do momentu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji.

4. Do postępowań wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

1) art. 23 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust.

7 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;

2) art. 25t ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Takiej weryfikacji podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei dokonują notyfikowane jednostki (jednostki certyfikujące i laboratoria, przy czym laboratoria nie wystawiają certyfikatów).

Konsekwencją wyżej wymienionej sekwencji jest stwierdzenie niezmiernie istotne dla wszystkich uczestników procesów inwestycyjnych w kolejnictwie: nowy podsystem systemu kolei nie będzie mógł być użytkowany (w rozumieniu przepisów o interoperacyjności) jeśli nie wydane zostanie dla niego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, co powoduje konieczność zastosowania procedur związanych z oceną zgodności.

Na podstawie dotychczasowych przepisów dopuszczenia do eksploatacji dla budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych opierały się w Polsce na tzw. świadectwach typu, dopuszczeniach wydawanych przez Prezesa UTK w trybie określonym w ustawie o transporcie kolejowym a postępowanie obejmowało przeprowadzenie badań przez upoważnione jednostki. Nie obejmowało oceny zgodności w rozumieniu interoperacyjności kolei w tak szerokim zakresie, jak to wynika z aktualnie obowiązujących przepisów. Konsekwencją nowych uregulowań będzie potrzeba skoordynowanych działań inwestorów, wykonawców, producentów i administracji w przedsięwzięciach na etapie ich projektowania i realizacji.

Od tych generalnych zasad istnieją wyjątki (polegające np. na możliwości wprowadzenia odstępstw czy przesunięcia okresów granicznych dla ich stosowania) niemniej zgodnie z intencją wprowadzonych do ustawy o transporcie kolejowym zmian niemal każdy uczestnik rynku kolejowego musi liczyć się z koniecznością spełnienia wymagań proceduralnych i posiadania wymaganej dokumentacji w zakresie interoperacyjności, aby prowadzić działalność gospodarczą związaną z systemem kolei.

Celem opracowania jest między innymi :

- opis aktualnej sytuacji związanej z różnymi aspektami interoperacyjności w kontekście zmian do Ustawy o transporcie kolejowym
- identyfikacja głównych problemów związanych z wdrażaniem nowych uregulowań
- upowszechnienie wiedzy o nowych regulacjach
- przygotowanie materiału źródłowego dla dalszej dyskusji
- wskazanie ogólnych rekomendacji dla działań rozwojowych

Znaczenie całego konglomeratu działań i przepisów obejmujących zagadnienie interoperacyjności kolei w Unii Europejskiej dla sprawnego funkcjonowania przewozów kolejowych i infrastruktury jest niezmiernie ważne, bowiem wpływa zarówno na techniczną stronę urządzeń wykorzystywanych w kolejnictwie jak i na poziom bezpieczeństwa oraz integrację systemów transportowych a w konsekwencji zwiększenie udziału kolei w rynku transportowym w ramach polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

Wśród aktualnych problemów w tej dziedzinie, które wymagają rzetelnej dyskusji można wymienić między innymi :

- niską świadomość obowiązujących uregulowań i zasad interoperacyjności
- brak przepisów wykonawczych, a co za tym idzie wątpliwości interpretacyjne
- trudności okresu przejściowego do czasu wypracowania rozwiązań systemowych

W opinii autorów niniejszy raport może przyczynić się do popularyzacji wiedzy wynikającej z nowo wprowadzonych uregulowań i wyjaśnienia związanych z tym pojęć w usystematyzowany i skondensowany sposób.

Autorzy starali się, na ile to tylko możliwe, opisywać zjawiska w sposób przystępny, siłą rzeczy rezygnując niekiedy z precyzji jakiej wymaga język prawniczy. Niezwykła obszerność problematyki interoperacyjności kolei spowodowała, że wiele szczegółowych kwestii zostało jedynie zasygnalizowanych, bowiem forma i objętość raportu uniemożliwia zawarcie w nim pełnej i kompletnej analizy w tak bogatej i skomplikowanej materii.

1.2 Zagadnienia kluczowe

W dniu 17 czerwca 2008 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły Dyrektywę 2008/57/WE (dalej zwana Dyrektywą 57) w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, w celu umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych. Związane jest to także z poprawieniem powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych i dostępu do nich, w celu wprowadzenia w życie wszelkich środków, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej, tak jak przewiduje to art. 155 Traktatu o Unii Europejskiej.

Działalność komercyjna kolei na całej sieci kolejowej wymaga pełnej kompatybilności infrastruktury kolejowej i pojazdów, jak również skutecznego wzajemnego połączenia systemów informowania i komunikowania różnych zarządców infrastruktury oraz przedsiębiorstw kolejowych. Od takiej zgodności i wzajemnego połączenia uzależnione są: stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług oraz koszty - ogólnie biorąc interoperacyjność systemu kolei. W myśl Dyrektywy 57 to państwa członkowskie odpowiadają za zapewnienie zgodności z zasadniczymi wymaganiami interoperacyjności. Wymagania te obowiązują ogólnie dla sieci kolejowych w trakcie projektowania, budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji tych kolei.

kompaty-
bilność
systemu
kolejowego

W obliczu rozmiarów i złożoności systemu kolei konieczne było, z przyczyn praktycznych, podzielenie go na następujące podsystemy: infrastruktura, sterowanie, energia, tabor, ruch kolejowy, utrzymanie i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych. Dla każdego z tych podsystemów zostały określone zasadnicze wymagania oraz specyfikacje techniczne (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności – TSI) ustalone dla całej Wspólnoty, celem spełnienia tych zasadniczych wymagań.

Weryfikacja spełniania wymagań musi gwarantować organom odpowiedzialnym za wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pewność, iż na etapie projektu, i budowy jej wynik jest zgodny z obowiązującymi przepisami technicznymi i eksploatacyjnymi.

znaczenie
weryfikacji
wymagań
odnośnie
zgodności

Dlatego konieczne było stworzenie modułu lub modułów definiujących zasady i warunki mające zastosowanie do weryfikacji WE podsystemów. Procedury regulujące ocenę zgodności WE lub przydatności do stosowania opierają się na modułach objętych decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z 9 lipca 2008r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu (zwana dalej Decyzją 768). oraz określonych decyzją Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE.

Jednocześnie, po dopuszczeniu danego podsystemu do eksploatacji, zarządca infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe, musi zagwarantować, że podsystem jest użytkowany i utrzymywany zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, które go dotyczą.

Jednostkami odpowiedzialnymi za ocenę zgodności i za procedury weryfikacji WE podsystemów oraz składników interoperacyjności są notyfikowane jednostki.

odpowie-
dzialni za
ocenę
zgodności

Państwa członkowskie UE zostały zobowiązane do implementacji przepisów związanych z interoperacyjnością kolei. Należy nadmienić, że Polska analogicznie jak pozostałe kraje WE zobowiązana była do 19 lipca 2010 roku wdrożyć nowe zasady interoperacyjności zawarte w skonsolidowanej dyrektywie 2008/57/WE dot. interoperacyjności rozszerzającej zakres stosowania interoperacyjności zmieniającej zasady dopuszczeń do eksploatacji w kolejnictwie.

W Polsce, z dniem 28.01.2012 r. weszła w życie ustawa o zmianach do ustawy o transporcie kolejowym, dokonująca transpozycji do polskiego porządku prawnego m.in. Dyrektywy 57.

Zmiany wprowadzane ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym mają głęboki wpływ na sposób działania oraz wymagania stawiane podmiotom działającym na rynku kolejowym, dlatego też wymagają przygotowania wszystkich podmiotów zobowiązanych do zapewnienia interoperacyjności. Działania przygotowawcze powinny zmierzać do identyfikacji wymagań interoperacyjności i bezpieczeństwa mających zastosowanie do produktów (składników interoperacyjności) i podsystemów strukturalnych (np. taboru, urządzeń sterowania ruchem itp.), identyfikacji jakie wymagania systemowe mają zastosowanie do zakresu prowadzonej przez dany podmiot działalności oraz jakie dany podmiot ma możliwości ich spełnienia.

zmiany
związane z
implemen-
tacją
Dyrektywy
2008/57/

Przygotowanie powinno obejmować także zagadnienia dotyczące współpracy z jednostkami notyfikowanymi odpowiedzialnymi za ocenę spełnienia wymagań interoperacyjności już na etapie dokumentacji projektowych. Wymagania związane z przedstawianymi zmianami regulacyjnymi powinny być uwzględniane w specyfikacjach przetargowych i w specyfikacjach produkcyjnych / budowlanych.

Jeśli podmioty rynku kolejowego (przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, biura projektowe, producenci składników interoperacyjności, jednostki certyfikujące i laboratoria itp.) nie przygotowują się właściwie do tego zadania, to istnieje realne zagrożenie, że utracą krajowy rynek usług kolejowych podlegających wymogom interoperacyjności na rzecz firm z innych państw, które dostosują się do wymagań unijnych. To oznacza, że firmy, które nie będą certyfikować swoich wyrobów, według reguł wspólnotowych, nie będą mogły zaopatrywać tych inwestycji, a w konsekwencji polskie przedsiębiorstwa mogą stracić znaczącą część udziału w rynku kolejowym.

brak
przygotowania
do nowej
regulacji
zagrożeniem
dla rynku

Niedostosowanie do wymagań interoperacyjności grozi także utratą finansowania ze środków unijnych. Wszystkie większe inwestycje kolejowe są współfinansowane z funduszy unijnych i muszą być realizowane zgodnie z prawem wspólnotowym pod rygorem utraty finansowania. Ograniczenie finansowania ze środków unijnych, ze względu na niedostosowanie inwestycji do wymagań interoperacyjności, znacznie opóźni lub wręcz uniemożliwi procesy modernizacyjne sieci kolejowej i taboru w Polsce.

Po wejściu w życie ustawy o zmianach do ustawy o transporcie kolejowym zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych będą wydawane z uwzględnieniem nowych wymagań, dla inwestycji rozpoczętych po 28 stycznia 2012 roku. Podsystemy strukturalne nie spełniające przepisów wynikających z nowej ustawy o transporcie kolejowym nie będą mogły być dopuszczone do eksploatacji, przy czym podsystemy będące w znacznym stopniu zaawansowania, których budowa rozpoczęła się przed wejściem w życie ustawy mogą (ale nie muszą) być certyfikowane według poprzednich regulacji dotyczących interoperacyjności.

1.3 Wybrane podstawowe pojęcia związane z interoperacyjnością i systemem oceny zgodności

Problematyka interoperacyjności systemu kolejowego i oceny zgodności jest dosyć hermetyczna, albowiem posługuje się pojęciami specyficznymi dla tego zagadnienia i konieczne jest poznanie definicji dotyczących używanych w nomenklaturze pojęć. Źródłem definicji tych pojęć jest Ustawa o transporcie kolejowym, Ustawa o systemie oceny zgodności oraz akty prawne UE.

Część stosowanych w przepisach pojęć znajduje swój opis bezpośrednio w Ustawie o transporcie kolejowym w tzw. „słowniczku” ustawy czyli artykule 4. Część pojęć związana z oceną zdefiniowana jest w Ustawie o systemie oceny zgodności do której odwołuje się Ustawa o transporcie kolejowym np. w artykule 25b.

Dla części pojęć Ustawa o transporcie kolejowym wskazuje jako miejsce ich określenia przepisy i dokumenty organów Unii Europejskiej (np. art. 4 ust. 26a związany z pojęciem transeuropejskiego systemu kolei).

Znajomość znaczenia użytych w ramach rozpatrywania tematyki interoperacyjności określeń jest niezbędna, bowiem w większości są one stosunkowo nowe, skonstruowane specjalnie dla tej problematyki i często determinują odczytanie znaczenia konkretnych przepisów. Przykładem złożoności przepisów w tym względzie jest brzmienie art. 19 Ustawy o systemie oceny zgodności :

konieczność
znajomości
terminów
związanych z
interopera-
cyjnością

„ Jednostki certyfikujące, jednostki kontrolujące oraz laboratoria w celu uzyskania notyfikacji mogą ubiegać się o autoryzację w zakresie nie przekraczającym zakresu posiadanej akredytacji z zastrzeżeniem ust. 6”.

Dopiero znajomość znaczenia poszczególnych pojęć jak na przykład „ autoryzacja” czy jednostka certyfikująca” pozwala na właściwe zrozumienie sensu cytowanego przepisu. Co prawda pojęcia te istnieją w polskim obiegu prawnym od czasu uchwalenia Ustawy o systemie oceny zgodności, czyli od 2002 roku, jednak w kolejnictwie dotychczas miały niewielkie zastosowanie.

Poniżej opisane zostały wybrane, najczęściej występujące określenia z zakresu omawianej w raporcie problematyki:

Transeuropejska sieć transportowa

Tworzona etapami do 2020 r. poprzez integrację infrastruktury sieci transportu lądowego, morskiego i lotniczego w Unii zgodnie z planami ramowymi przedstawionymi na mapach w załączniku I lub specyfikacjami określonymi w załączniku II decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1)

sieć kolejowa

Sieć kolejowa

Sieć kolejowa obejmuje infrastrukturę i wyposażenie umożliwiające zintegrowanie usług kolejowych, drogowych oraz, w zależności od przypadku, lotniczych i morskich

System kolei

System kolei oznacza wyróżnioną cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejową i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci. W szczególności wyróżnia się „transeuropejski system kolei” - sieć kolejową określoną w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1) oraz pojazdy kolejowe przeznaczone do poruszania się po tej sieci kolejowej;

system kolei

Podsystem systemu kolei

Podsystem jest to część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei.

podsystem kolei

Interoperacyjność systemu kolei

Interoperacyjność systemu kolei jest to 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 kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej.

interoperacyjność

Zasadnicze wymagania interoperacyjności

zasadnicze
wymagania

Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III do Dyrektywy 2008/57/WE, jakie muszą być spełnione przez system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy.³

Składnik interoperacyjności

składnik
interope-
racyno-
ści

Składnik interoperacyjności – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;”,

Techniczne specyfikacje interoperacyjności

TSI

Techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;”,

Akredytacja ⁴

akredytacja

Ustawa o systemie oceny zgodności nie definiuje akredytacji bezpośrednio lecz odnosi się do przepisów unijnych : „Przez akredytację należy rozumieć akredytację, o której mowa w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;”. W cytowanym rozporządzeniu odnośny ustęp posiada brzmienie : „Akredytacja” oznacza poświadczenie przez krajową jednostkę akredytującą, że jednostka oceniająca zgodność spełnia wymagania określone w normach zharmonizowanych oraz – w stosownych przypadkach – wszelkie dodatkowe wymagania, w tym wymagania określone w odpowiednich systemach sektorowych konieczne do realizacji określonych czynności związanych z oceną zgodności”.

³ Dyrektywa 2008/57/WE, Dz. U. L 191 z dnia 18 lipca 2008 r., art. 2, ust. g)

⁴ Pojęcie akredytacji określa norma PN-EN ISO/IEC 17000:2006, pkt. 5.6 „Akredytacja jest atestacją przez stronę trzecią, dotyczącą jednostki oceniającej zgodność, służącą formalnemu wykazaniu jej kompetencji do wykonywania określonych zadań w zakresie oceny zgodności;

Akredytacja jest w Polsce udzielana przez Polskie Centrum Akredytacji na wniosek jednostki oceniającej zgodność. Dokumentem potwierdzającym udzielenie akredytacji jest certyfikat akredytacji.

Autoryzacja (dla potrzeb notyfikacji jednostek oceny zgodności)

autoryzacja

„Autoryzacja jest to zakwalifikowanie przez ministra lub kierownika urzędu centralnego, właściwego ze względu na przedmiot oceny zgodności, zgłaszającej się jednostki lub laboratorium do procesu notyfikacji...⁵ Akredytowane jednostki certyfikujące, kontrolujące oraz laboratoria mogą ubiegać się o autoryzację o ile spełnią wymagane przez ustawę kryteria. Autoryzacja jest podstawą do ubiegania się o notyfikację.

Notyfikacja

notyfikacja

Przez notyfikację rozumiemy zgłoszenie Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej autoryzowanych jednostek certyfikujących i kontrolujących oraz autoryzowanych laboratoriów właściwych do wykonywania czynności określonych w procedurach oceny zgodności⁶ W trakcie postępowania związanego z notyfikacją w zasadzie nie przeprowadza się dodatkowych badań czy kontroli, a jedynie poprzez notyfikowanie potwierdza zakres autoryzacji uzyskanej przez ten podmiot. Notyfikacja ma dla jednostki ważne znaczenie bowiem realizowane przez nią badania, lub kontrole albo wydawane certyfikaty są honorowane na terenie całej Unii Europejskiej.

Jednostki prowadzące weryfikację oceny zgodności

Notyfikowane jednostki certyfikujące, notyfikowane jednostki kontrolujące oraz notyfikowane laboratoria biorą udział w procesie oceny zgodności z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa i innych informacji prawnie chronionych. Jednostki te w odniesieniu do interoperacyjności systemu kolei zostały podzielone na 3 grupy:

jednostki
weryfikujące

1) Notyfikowana jednostka certyfikująca - podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów;

⁵Materiały UTK

⁶Materiały UTK

2) Notyfikowana jednostka kontrolująca - podmiot odpowiedzialny za dokonanie sprawdzenia spełniania warunków zgodności lub przydatności do stosowania certyfikowanego uprzednio składnika interoperacyjności lub podsystemu w celu ustalenia utrzymywania ich zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

3) Notyfikowane laboratorium - 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

Dopuszczenia

dopuszczenia

1) Dopuszczenie do eksploatacji

dopuszczenie do eksploatacji oznacza czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem, kończące się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;"

2) Dopuszczenie do eksploatacji typu

dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu pojazdu kolejowego do użytkowania kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji

Podstawą użytkowania podsystemu systemu kolejowego jest zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydawane w Polsce przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Zgodnie z definicją zapisaną w Ustawie o transporcie kolejowym zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji to dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania;

zezwolenie na
dopuszczenie
do
eksploatacji

Certyfikacja , Certyfikaty

certyfikacja

Ogólnie pojęcie certyfikacji zostało określone w ustawie o systemie zgodności i oznacza działanie jednostki certyfikującej, wykazujące, że należycie zidentyfikowany wyrób lub proces jego wytwarzania są zgodne z zasadniczymi lub szczegółowymi wymaganiami. Wydawane w rezultacie przeprowadzenia certyfikacji dokumenty nazwane są certyfikatami. Wśród certyfikatów dotyczących interoperacyjności systemu kolei występują

- 1) certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności

Certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;

- 2) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu

Pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem na etapie jego projektowania lub budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”

- 3) certyfikat weryfikacji WE podsystemu

Certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

Deklaracje

Poprzez deklarację zgodności należy rozumieć oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terenie UE stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że wyrób jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami. Wśród deklaracji występują :

- 1) deklaracja weryfikacji WE podsystemu

Deklaracja weryfikacji WE podsystemu oznacza oświadczenie określonego podmiotu albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

2) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu

Pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu oznacza oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem na etapie jego projektowania lub budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”,

3) deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności

Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oznacza oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzające, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;

4) deklaracja zgodności z typem

Deklaracja zgodności z typem – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany wyrób, np. pojazd kolejowy, jest zgodny z typem pojazdu, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

1.4 Rys historyczny i założenia budowy systemu kolei Wspólnoty

Już Traktat Brukselski, podpisany 17 marca 1948 r. przez Państwa Beneluksu oraz Francję i Wielką Brytanię dotyczył między innymi szeroko rozumianej współpracy gospodarczej. Nie istnieje efektywna kooperacja i wymiana gospodarcza bez sprawnego transportu, w tym transportu ładunków masowych, dla których najbardziej racjonalnym środkiem transportu są jednostki pływające oraz kolej.

Infrastruktura transportowa jest fundamentem dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, dla mobilności osób i towarów, dla socjalnej i terytorialnej spójności Unii Europejskiej.

Unia Europejska, do której należy 27 państw, dysponuje 5.000.000 km dróg o utwardzonej nawierzchni, z których 65.100 km to autostrady, 212.800 km linii kolejowych, z których 110.458 km jest zelektryfikowanych, i 42.709 km śródlądowych szlaków żeglugowych.⁷

Transport jest podstawą europejskiej ekonomii, dając 7 % PKB i więcej niż 5 % całkowitego zatrudnienia w UE.⁸ Od początku lat dziewięćdziesiątych jest poruszana na forum organów Wspólnoty kwestia liberalizacji rynku kolejowego.

początki
standaryzacji
w
ostatniej
dekadzie
XX wieku

Wymiernym jej efektem są m.in. dyrektywa w sprawie rozwoju kolei europejskich z 1991 r. oraz dyrektywy z 1995 r. w sprawie udzielania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz w sprawie przydziału przepustowości infrastruktury oraz pobieraniu opłat infrastrukturalnych. Rozpoczęły one powolny proces przystosowania kolei do konkurencji na rynku wewnętrznym. Silnym impulsem do dalszej liberalizacji stały się postanowienia przyjęte w ramach Strategii Lizbońskiej. W efekcie zintensyfikowanych prac przyjęto trzy pakiety kolejowe.

⁷ strona http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm

⁸ opracowanie *A sustainable future for transport*, wydawnictwo Directorate - General for Energy and Transport, 2009, tłumaczenie własne

Pierwszy pakiet kolejowy

Głównym osiągnięciem przyjętego pod koniec 2000 roku pierwszego pakietu kolejowego, w skład którego weszły trzy dyrektywy-, jest możliwość użytkowania infrastruktury kolejowej, na równych i niedyskryminujących warunkach, w celu oferowania usług przewozów towarowych w ramach transeuropejskiej kolejowej sieci towarowej (TERFN), dla przedsiębiorstw kolejowych, które uzyskały licencje zgodnie z kryteriami wspólnotowymi. W skład tej sieci wchodziło ok. 50 tys. km linii otwartych na europejskie przewozy towarowe od 2003 r. TERFN było koncepcją tymczasową biorąc pod uwagę fakt, że w 2007 nastąpiło otwarcie rynku na europejskie towarowe przewozy kolejowe na 150 tys. km linii kolejowych.

pierwszy
pakiet
kolejowy

Drugi pakiet kolejowy

Powstał w wyniku prac jakie podjęto na skutek postanowień Białej Księgi z września 2001 r. dotyczącej europejskiej polityki transportowej. W skład pakietu z 2004 roku weszły trzy dyrektywy oraz jedno rozporządzenie.

drugi pakiet
kolejowy

Miał na celu przede wszystkim usunięcie przeszkód dla transgranicznych usług kolejowych, a także zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa sieci kolejowej, zawiera szczegółowy harmonogram pełniejszego otwarcia rynków przewozów towarowych z dniem 1 stycznia 2007 r. Obejmuje on w szczególności między innymi zagadnienia rozszerzenia prawa dostępu do infrastruktury dla krajowych usług towarowego transportu kolejowego (kabotażu) oraz określenie podstawowych elementów systemów bezpieczeństwa.

Na jego mocy utworzono Europejską Agencję Kolejową jako organ powołany w celu zapewnienie technicznego wsparcia dla prac w obszarze interoperacyjności sieci i bezpieczeństwa.

Trzeci pakiet kolejowy

Projekty aktów prawnych zostały przedstawione przez Komisję już w marcu 2004 r. Ostatecznie trzeci pakiet kolejowy z 2007 roku przybrał on kształt dwóch dyrektyw i dwóch rozporządzeń.

trzeci pakiet
kolejowy

Pakiet ten zawiera przede wszystkim rozwiązania mające na celu otwarcie międzynarodowego rynku przewozów pasażerskich, certyfikację maszynistów i określenie praw przysługujących pasażerom. Przyjęcie trzeciego pakietu kolejowego uprawnia do tezy, która jest obecna także w dokumentach Wspólnoty, że europejskie ramy prawne dla sektora kolejowego są kompletne. Nic nie stoi jednak na przeszkodzie,

aby aktualizować w miarę potrzeby, przyjęte rozwiązania.⁹ Warto tu wspomnieć, że już prowadzone są prace nad IV pakietem kolejowym, które obejmują następujące obszary:

- a) utworzenie Europejskiego Regulatora (ERB),
- b) rozszerzenie kompetencji ERA,
- c) rozdzielenie zarządcy infrastruktury i przewoźników,
- d) otwarcie rynku kolejowych przewozów pasażerskich.

Transport kolejowy staje dziś w obliczu wielkich wyzwań. Z jednej strony musi zaspokoić potrzeby obywateli w zakresie zwiększenia mobilności, gdy z drugiej musi stać się ważną alternatywą dla innych rodzajów transportu niezależnie od rosnących cen paliw i wzrastającego znaczenia wpływu transportu na środowisko. W tym kontekście transport kolejowy musi być coraz bardziej sprawny. Unia Europejska prowadzi aktywną i zrównoważoną politykę ukierunkowaną na zapewnienie obywatelom wysokiej jakości usług transportu kolejowego, na poprawę zarządzania infrastrukturą kolejową, na wspieranie rozwoju i wdrażania nowych technologii by zbudować nowoczesną i konkurencyjną sieć kolejową, oraz by uczynić transport kolejowy uprzywilejowanym narzędziem europejskiej integracji.

Wszyscy potrzebujemy nowoczesnego, bezpiecznego i czystego transportu kolejowego. Nasza gospodarka także potrzebuje wydajnej i konkurencyjnej sieci kolejowej.^{10 11}

Celem wspólnej polityki transportowej jest usuwanie barier we wszystkich gałęziach transportu przez całościowe rozwiązanie zagadnienia przemieszczania osób i towarów w obrębie europejskiego rynku wewnętrznego, a także z i do państw trzecich.

usuwanie
barier celem
kolejowej
polityki
Wspólnoty

Dla realizacji tego celu przewidziano podjęcie wielu działań, między innymi przyjmowanie wspólnych zasad transportu między krajami UE oraz warunków świadczenia usług transportowych, ujednolicanie przepisów oraz ich harmonizowanie.

⁹Jakub Kowalczyk *Transport w świetle strategii lizbońskiej*, strona http://eup.wse.krakow.pl/?page_id=172 dostęp 25.01.2012

¹⁰opracowanie *Modern rail modern Europe*, wydawnictwo Directorate - General for Energy and Transport, 2008, tłumaczenie własne

¹¹Ibidem § 8.

Powyższe zasady polityki wspólnotowej ujęte zostały w zapisach traktatu rzymskiego podpisanego w 1957 roku w artykułach od 70 do 84 a następnie uzupełnione w Traktacie o Unii Europejskiej w 1992 roku który wszedł w życie 1 listopada 1993 r. Wprowadzone zostały wówczas zmiany do przepisów art. 75 (obecnie art. 71) TWE, określającego zakres wspólnej polityki transportowej ustanowionej w art. 74 z uwzględnieniem specyficznych aspektów transportu. Rada wówczas dla realizacji wspólnej polityki transportowej określiła ustanawianie: a) wspólnych reguł mających zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium Państwa Członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednego lub większej liczby Państw Członkowskich; b) warunków dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu krajowego w Państwie Członkowskim; c) środków pozwalających polepszyć bezpieczeństwo transportu; d) wszelkie inne odpowiednie przepisy.

W bezpośrednim związku z polityką transportową pozostają określone wówczas zapisy (art. 129a do 129d) o tworzeniu i rozwoju sieci transeuropejskich w dziedzinie infrastruktury transportu, do których ustanowienia i rozwoju przyczynia się Wspólnota. Wówczas pojawia się pojęcie interoperacyjności sieci krajowych (art. 129b) i dostępu do tych sieci. Jako cel dla tych działań wskazuje się w szczególności potrzebę łączenia wysp, regionów zamkniętych i peryferyjnych z centralnymi regionami Wspólnoty. Osiągnięcie tego możliwe jest, zgodnie z art. 129c traktatu. poprzez przyjęcie przez Wspólnotę poniższych środków:

geneza
interopera-
cyjności
systemu kolei

- ustanawianie zbioru wytycznych obejmujących cele, priorytety i ogólne kierunki działań przewidzianych w dziedzinie sieci transeuropejskich;
- urzeczywistnianie każdego środka, który może się okazać niezbędny do zapewnienia współdziałania między sieciami, w szczególności w dziedzinie normalizacji technicznej;
- możliwość wspierania wysiłków finansowych związanych z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania, finansowanymi przez Państwa Członkowskie i wskazanymi w ramach wytycznych

Ustalenia te, co do generalnych obszarów do dziś nie uległy większym zmianom, a jedynie zostały uszczegółowione zapisami wspólnych reguł, zgodnie z wskazanymi wyżej środkami określonymi w Traktacie.

Zestawienie przepisów związanych z wymaganiami dla systemów oceny zgodności

Dyrektywy ws. Interoperacyjności		
Dyrektywa	dot. KDP	dot. kolei konwencjonalnych
96/48/WE	1. Dyrektywa ws. interoperacyjności systemu	
2001/16/WE		1. Dyrektywa ws. interoperacyjności systemu
2004/50/WE	1. Zmiana do modelu 2001/16	
	2. Wspólne zasady oceny zgodności z TSI	
2007/32/WE	1. Zmiana załącznika VI	1. Zmiana załącznika VI
	2. Wspólna procedura weryfikacji podsystemów	
2008/57/WE	1. Przekształcenie do jednego aktu prawnego	
2009/131/WE	1. Zmiana załącznika VII (sekcja 1)	
2011/18/WE	1. Zmiana załącznika II, V i VI	

1.5. Podmioty uczestniczące w systemie ocenie zgodności w sektorze kolejowym

Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:

1) certyfikacji – przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą; 2) badaniom – przez notyfikowane laboratorium;¹² W przypadku badań unikatowych wymagających bardzo specjalistycznego wyposażenia pomiarowego, a takim dysponuje z reguły tylko przemysł, dopuszczone jest na odpowiedzialność i pod nadzorem certyfikującej jednostki notyfikowanej wykonywanie tych badań nie przez laboratorium notyfikowane. Jednostki te działają na wniosek producenta, zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego.¹³

Decyzje związane z dopuszczeniem do eksploatacji podsystemu podejmuje Prezes UTK. W procesie zatem uczestniczą zarówno podmioty rynkowe jak i różnego rodzaju instytucje państwowe lub posiadające specjalne upoważnienia.

¹²Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, art. 25ca ust. 1

¹³Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, art. 25cb ust. 2

1.5.1. Podmioty rynkowe

W sektorze kolei działało w roku 2011 czternastu pasażerskich przewoźników normalnotorowych (w tym trzech wykonujących wyłącznie przewozy okazjonalne), z których największy udział w rynku mierzony przewiezioną liczbą pasażerów posiadały spółki: Przewozy Regionalne - 41,53%, Koleje Mazowieckie - 30,47%, PKP SKM w Trójmieście - 14,54% oraz PKP Intercity - 13,85%, a biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową: PKP Intercity - 45,59% oraz Przewozy Regionalne - 36,38%.

Wśród przewoźników towarowych w roku 2011 na liniach normalnotorowych (o szerokości 1435 mm) działało pięćdziesięciu dwóch oraz jeden przewoźnik na linii szerokotorowej (o szerokości 1520 mm). Największy udział w rynku wg przewiezionej masy towarowej miały PKP Cargo - 52,34% oraz DB Schenker - 19,74%, CTL – 6,59%, Lotos Kolej – 4,23%.

Powyższe dane o przewozach obejmują sieci kolejowe dziesięciu zarządców infrastruktury kolejowej, to jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., CTL Maczki Bór Sp. z o.o., Infra Silesia S.A., Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., KP Kotłarnia - Linie Kolejowe S.A., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., UBB Polska Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., PKP LHS Sp. z o.o.

W branży kolejowej funkcjonuje wiele różnorodnych firm realizujących inwestycje infrastrukturalne, firm produkcyjnych i usługowych. System oceny zgodności w praktyce w sposób bezpośredni dotyka każdej firmy, która chciałaby zaopatrywać kolej w podsystemy, oraz składniki interoperacyjności.

producenci
przewoźnicy
zarządcy
dysponenci
importerzy
wykonawcy
modernizacji

Producenci, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi, dysponenci, importerzy, inwestorzy oraz podmioty zamawiające mają obowiązek zgromadzić odpowiednią dokumentację i przechowywać ją (dokumentację techniczną oraz dokumentację przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności) przez cały okres eksploatacji.¹⁴

W stosunku do zarządcy infrastruktury oraz przewoźnika kolejowego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego otrzymał dodatkowe uprawnienia do sprawdzania spełniania wymagań już po wydaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

¹⁴Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, art. 25ca ust. 4

Dokonuje tego w trakcie eksploatacji, w zakresie infrastruktury – w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa oraz w zakresie pojazdów – w ramach certyfikatu bezpieczeństwa.¹⁵

1.5.2. Instytucje

Instytucją, która w sposób generalny odpowiada za sprawy związane z interoperacyjnością systemu kolei jest minister właściwy do spraw transportu obecnie Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W ramach tej problematyki Minister jest obowiązany do wydania z upoważnienia ustawy aktów wykonawczych a także zgodnie z art. 11 ust. 2 Ustawy o transporcie kolejowym sprawuje nadzór nad Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego.

Głównym elementem systemu jest centralny organ administracji rządowej, pełniący równocześnie rolę regulatora rynku oraz krajowej władzy bezpieczeństwa – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

minister
TBiGM UTK
PCA
UOKiK

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podejmuje decyzje administracyjne w sprawach leżących w zakresie jego właściwości przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego, który stanowi wyspecjalizowany aparat administracyjny, bez którego działanie Prezesa Urzędu jako organu państwowego nie jest możliwe.

Urząd Transportu Kolejowego został utworzony 1 czerwca 2003 r. w drodze przekształcenia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa. UTK stoi na straży bezpieczeństwa ruchu kolejowego i regulacji transportu kolejowego w Polsce. UTK posiada na terenie kraju 7 oddziałów terenowych. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest organem regulacyjnym, właściwym w sprawach: regulacji rynku transportu kolejowego, licencjonowania transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych, bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym, licencji i świadectw maszynistów.¹⁶

W Polsce, istotnym organem, który uczestniczy w procedurach związanych z oceną zgodności jest Polskie Centrum Akredytacyjne działające jako krajowa jednostka akredytująca.

¹⁵Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, art. 25ca ust. 6

¹⁶<http://www.utk.gov.pl/portal/pl/58/150/>, dostęp 08.02.2012

PCA jest państwową osobą prawną nadzorowana przez Ministra Gospodarki. Do podstawowych zadań PCA należy akredytowanie jednostek oceniających zgodność oraz laboratoriów badawczych, a także kontrola i nadzór nad tymi jednostkami w zakresie warunków akredytacji.

Prezes UTK jest obowiązany informować Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu lub cofnięciu autoryzacji jednostek ubiegających się o notyfikację.¹⁷ Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie składników interoperacyjności i podsystemów są obowiązane do przekazywania informacji, wraz z uzasadnieniem, o zawieszonych lub cofniętych certyfikatach zgodności Prezesowi UTK oraz Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów jest organem upoważnionym do kontroli bezpieczeństwa wprowadzanych na rynek produktów, która jest prowadzona też w ramach postępowań z zakresu systemu oceny zgodności. Postępowania dotyczą grup wyrobów np. artykułów elektrycznych, oznaczonych znakiem CE, które muszą spełniać wymagania określone w polskich przepisach wydanych na podstawie prawa Unii Europejskiej.

Urząd prowadzi postępowania, wyniku których Prezes UOKiK może nakazać np. wycofanie z rynku wyrobu stwarzającego zagrożenie. Jednocześnie informuje Komisję Europejską o zawieszonych oraz cofniętych certyfikatach.¹⁸

1.5.3. Inne

Kluczowym elementem europejskiego systemu kolei jest Europejska Agencja Kolejowa – European Railway Agency, w skrócie ERA. Europejska Agencja Kolejowa została zorganizowana by pomagać w tworzeniu zintegrowanego obszaru kolejowego poprzez wzmacnianie bezpieczeństwa i interoperacyjności.

ERA

¹⁷ Ustawa o transporcie kolejowym, art. 25h

¹⁸ Ustawa o transporcie kolejowym, art. 25s, ust. 1

Agencja działa również jako władza systemowa w zakresie projektu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).¹⁹

Europejska Agencja Kolejowa ustanowiona rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. (Dz. Urz. UE L 164 z 29.04.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str.214). ERA we współpracy z sektorem kolejowym, władzami krajowymi, unijnymi i innymi organami działa na rzecz tworzenia wspólnych, norm technicznych oraz środków bezpieczeństwa i wartości docelowych w dziedzinie bezpieczeństwa

W zakresie systemu oceny zgodności stosowanym w kolejnictwie działają w Unii Europejskiej jednostki notyfikowane. Zgodnie z informacją podawaną przez Unię Europejską²⁰ aktualnie funkcjonuje **49 jednostek** notyfikowanych („notified bodies” w skrócie NoBo, NB) w zakresie dyrektywy 2008/57/WE.

W poszczególnych państwach istnieje : w Wielkiej Brytanii 11 jednostek, w Holandii 6 jednostek, w Polsce²¹, Słowenii, i Austrii po 4 jednostki, we Francji, Włoszech, Czechach, Norwegii, Danii i na Łotwie po 2 jednostki, w Belgii, Szwecji, Niemczech, Słowacji, Rumunii, Hiszpanii, Portugalii po 1 jednostce. W państwach, które posiadają czynne linie kolejowe t.j. w Bułgarii, Estonii, Finlandii, na Litwie, Węgrzech, w Grecji i Irlandii nie ma w ogóle jednostek notyfikowanych.

Uwagę zwraca duża liczba jednostek notyfikowanych w Wielkiej Brytanii, w której wydawałoby się, problem interoperacyjności kolei, ze względu na odseparowanie sieci od kontynentu, ma mniejsze znaczenie niż w pozostałych krajach europejskich.

Poniżej znajduje się wykaz jednostek notyfikowanych²²:

¹⁹<http://www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx>, dostęp 08.02.2012

²⁰<http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm>

²¹ Aktualnie w Polsce akredytacje od PCA i autoryzację UTK w omawianym zakresie otrzymała jeszcze jedna jednostka Certyfikacja Infrastruktury Transportu i obecnie, po odpowiednim wystąpieniu do KE oczekuje na wpisanie na listę jednostek notyfikowanych.

²² Niektóre z tych jednostek posiadają tylko autoryzację odpowiedniego organu (bez akredytacji, np. w Słowenii) lub są akredytowane jedynie jako jednostka inspekcyjna. Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym certyfikaty wydawać mogą jedynie certyfikujące jednostki notyfikowane.

Typ jednostki	Nazwa	Kraj
NB 0038	<u>Lloyd's Register Verification Limited</u>	United Kingdom
NB 0062	<u>BUREAU VERITAS</u>	France
NB 0474	<u>RINA Services S.P.A.</u>	Italy
NB 0640	<u>DEKRA Industrial AB</u>	Sweden
NB 0676	<u>LLOYD'S REGISTER NEDERLAND B.V.</u>	Netherlands
NB 0893	<u>EISENBAHN-CERT (EBC) Benannte Stelle Interoperabilität beim Eisenbahn-Bundesamt</u>	Germany
NB 0930	<u>KEMA RAIL TRANSPORT CERTIFICATION</u>	Netherlands
NB 0941	<u>RAILCERT B.V.</u>	Netherlands
NB 0942	<u>AGENCE DE CERTIFICATION FERROVIAIRE (CERTIFER)</u>	France
NB 0986	<u>ASOCIACIÓN DE ACCIÓN FERROVIARIA (CETREN)</u>	Spain
NB 1010	<u>LUXCONTROL NEDERLAND BV</u>	Netherlands
NB 1020	<u>TECHNICKY A ZKUSEBNI USTAV STAVEBNI PRAHA s.p.</u>	Czech Republic
NB 1125	<u>RAILWAY APPROVALS LTD</u>	United Kingdom
NB 1127	<u>DELTA RAIL NOTIFIED BODY LIMITED</u>	United Kingdom
NB 1133	<u>INTERFLEET CERTIFICATION LIMITED</u>	United Kingdom
NB 1143	<u>ATKINS NOTIFIED BODY</u>	United Kingdom
NB 1144	<u>CORREL RAIL LTD</u>	United Kingdom
NB 1157	<u>PRAXIS HIGH INTEGRITY SYSTEMS LTD.</u>	United Kingdom
NB 1278	<u>SINTEF</u>	Norway
NB 1304	<u>SLOVENIAN INSTITUTE OF QUALITY AND METROLOGY - SIQ</u>	Slovenia
NB 1347	<u>DET NORSKE VERITAS, DANMARK A/S</u>	Denmark
NB 1358	<u>VYSKUMNY USTAV DOPRAVNY, A.S.</u>	Slovakia
NB 1404	<u>ZAG - ZAVOD ZA GRADBENISTVO SLOVENIJE</u>	Slovenia
NB 1467	<u>Instytut Kolejnictwa</u>	Poland

jednostki
notyfikowane w
UE

NB 1468	<u>TRANSPORTOWY DOZOR TECHNICZNY</u>	Poland
NB 1602	<u>Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.</u>	Austria
NB 1615	<u>BELGORAIL S.A.</u>	Belgium
NB 1638	<u>TÜV INTERTRAFFIC, FILIAL AF TÜV RHEINLAND INTERTRAFFIC GMBH, TYSKLAND</u>	Denmark
NB 1675	<u>HALCROW RAIL APPROVALS LIMITED</u>	United Kingdom
NB 1696	<u>LLC BALTIC TESTING CENTRE - BALTIC CERTIFICATION ORGAN RAILWAY TECHNICAL FACILITIES</u>	Latvia
NB 1714	<u>Vyzkumny Ustav Zeleznicni, a.s.</u>	Czech Republic
NB 1736	<u>MOVARES POLSKA Sp. z o.o. LABORATORIUM BADAWCZE URZADZEN I SYSTEMOW STEROWANIA TRANSPORTU SZYNOWEGO</u>	Poland
NB 1807	<u>VANAHEIM AB</u>	Sweden
NB 1869	<u>HHC/DRS Inspecties BV</u>	Netherlands
NB 1940	<u>INSTYTUT POJAZDOW SZYNOWYCH TABOR</u>	Poland
NB 1960	<u>ITALCERTIFER SCPA</u>	Italy
NB 2030	<u>Network Rail Infrastructure Ltd</u>	United Kingdom
NB 2058	<u>Scandpower AS</u>	Norway
NB 2101	<u>Associação Portuguesa para a Normalização e Certificação Ferroviária</u>	Portugal
NB 2106	<u>Q TECHNIA D.O.O.</u>	Slovenia
NB 2129	<u>BUREAU VERITAS, d.o.o.</u>	Slovenia
NB 2147	<u>BALTIC CERTIFICATION CENTRE Ltd.</u>	Latvia
NB 2191	<u>Delta Rail</u>	Netherlands
NB 2192	<u>MMRA Ltd</u>	United Kingdom
NB 2212	<u>Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH</u>	Austria
NB 2237	<u>Sconrail UK Ltd</u>	United Kingdom
NB 2250	<u>Arsenal Railway Certification GmbH</u>	Austria
NB 2269	<u>Organismul Notificat Feroviar Roman - AFER (Romanian Railway Notified Body)</u>	Romania
NB 2329	<u>ERC GmbH</u>	Austria

2. Polityka interoperacyjności UE i system prawa wspólnotowego

Pierwsze zasady wspólnotowej polityki transportowej sformułowane zostały w art. 70 *Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Węgla i Stali* – podpisanego w Paryżu 18 kwietnia 1951. Jednak zapisy dotyczyły jedynie polityki handlowej przewozów węgla i stali w zakresie stosowania niedyskryminujących taryf, w szczególności ustalanie i zmienianie cen oraz warunków wszelkich przewozów.

Unijne działania w dziedzinie transportu opierają się co do głównych założeń na takich samych zasadach jak w przypadku innych obszarów gospodarowania: wolnej i uczciwej, lecz kontrolowanej konkurencji.

W obszarze interoperacyjności systemu kolei pierwszym dokumentem Wspólnotowym były: Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej oraz Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Następnie po pięciu latach została przyjęta Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

dokumenty
wspólnotowe
dotyczące
interope-
racyjności

Potrzeba było kolejnych trzech lat aby Dyrektywa 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniła znacząco zapisy powyższych dwu dyrektyw na tyle, że po czterech latach Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie dokonała ich przekształcenia. Uczyniono to w związku z wprowadzeniem nowych zmian w zakresie interoperacyjności systemu kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej oraz dla zachowania jasności przepisów w celu ich uproszczenia oraz połączenia w jednym akcie prawnym.

Polityka Unii Europejskiej w stosunku do sektora kolejowego jest determinowana zapisami pierwszej dyrektywy kolejowej Nr 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych wydanej przez Radę w dniu 29 lipca 1991 r., w której wskazano, że:

- większa integracja sektora transportu we Wspólnocie jest podstawowym elementem rynku wewnętrznego, a koleje stanowią istotną część sektora transportu Wspólnoty;
- wydajność systemu kolejnictwa powinna zostać poprawiona w celu zintegrowania jej z konkurencyjnym rynkiem, z uwzględnieniem szczególnych cech kolejnictwa;

w celu uczynienia transportu kolejowego wydajnym i konkurencyjnym w porównaniu z innymi rodzajami transportu Państwa Członkowskie muszą zagwarantować, aby przedsiębiorstwom kolejowym nadano status indywidualnych operatorów, działających na zasadach komercyjnych i dostosowujących się do potrzeb rynku.

Instrumentami wdrażania powyższych działań są:

1. dyrektywy, rozporządzenia i decyzje;
2. zapewnienie pomocy finansowej;
3. koordynacja polityki i środków podejmowanych przez poszczególne państwa;
4. wspieranie badań i rozwoju technologicznego w zakresie transportu;
5. układy z państwami trzecimi.

Współzależność krajowych i wspólnotowych aktów prawnych jest opisana w załączniku 9.1 do niniejszego raportu.

Implementacja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie do prawa polskiego dokonana została poprzez nową ustawę o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, uchwaloną przez Sejm we wrześniu 2011 roku, która ostatecznie weszła w życie 28 stycznia 2012 roku.

W ustawie tej dotychczasowe warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej zastąpiono warunkami zapewnienia interoperacyjności systemu kolei.

Dorobek prawny (*Acquis communautaire*) Wspólnot Europejskich i Unii Europejskiej w zakresie interoperacyjności kolei jest bardzo obszerny.

Poczynając od traktatów założycielskich i akcesyjnych (tworzących tzw. prawo pierwotne) oraz zasadnicze przepisy wydawane na ich podstawie przez organy

acquis
communau
taire

Wspólnot (prawo wtórne) uzupełnione o przepisy o charakterze wykonawczym (decyzje) jak też umowy międzynarodowe zawarte przez Wspólnoty i Unię Europejską, orzecznictwo ETS i Sądu Pierwszej Instancji, a także deklaracje i rezolucje oraz zasady ogólne prawa wspólnotowego dają pełny obraz złożoności problemu interoperacyjności i na tym tle procesów certyfikacji podsystemów systemu kolei w Polsce. Należy przy tym pamiętać, że obowiązkiem każdego państwa wstępującego do Unii Europejskiej jest wprowadzenie *acquis communautaire* do własnego systemu prawnego.

Przegląd dorobku prawnego w zakresie interoperacyjności i systemu oceny zgodności ograniczono, zgodnie z tematem będącym przedmiotem opracowania, wyłącznie do systemu transportu kolejowego.

Wykaz obowiązujących aktów prawnych Unii Europejskiej związanych z omawianym tematem jest zawarty w załączniku 9.2 do niniejszego raportu „Wykaz aktów prawnych Unii Europejskiej z obszaru interoperacyjności kolei i systemu oceny zgodności”

Wykaz obowiązujących aktów prawnych prawa krajowego związanych z omawianym tematem jest zawarty w załączniku 9.3 do niniejszego raportu „Wykaz krajowych aktów normatywnych z obszaru interoperacyjności i systemu zgodności na kolei

3. Przepisy dotyczące problematyki systemu oceny zgodności i dopuszczeń do eksploatacji w polskim kolejnictwie

W Polsce podstawowym aktem prawnym regulującym zasady funkcjonowania systemu oceny zgodności i nadzoru rynku wyrobów realizowane poprzez kontrolę wyrobów, w tym również dotycząca kolejnictwa, jest Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. 2002 Nr 166 poz. 1360 z późn. zm.). Zgodnie z tą Ustawą oraz Ustawą o transporcie kolejowym Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) jest organem wyspecjalizowanym, wykonującym kontrolę wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz nad wykonywaniem przewozów osób, towarów i eksploatacją pojazdów szynowych a także w zakresie kontroli zgodności z zasadniczymi wymaganiami wprowadzonych do obrotu kolei linowych do przewozu osób.

ustawa o
systemie oceny
zgodności

Ustawa z 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności określa ona między innymi:

- a. zasady funkcjonowania systemu oceny zgodności wyrobu z wymaganiami zasadniczymi i szczegółowymi dotyczącymi wyrobów, jak również procesów i ich wytwarzania;
- b. zasady i tryb udzielania akredytacji oraz autoryzacji;
- c. sposób zgłaszania Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej autoryzowanych jednostek oraz autoryzowanych laboratoriów badawczych;
- d. zasady sprawowania nadzoru nad wyrobami podlegającymi ocenie zgodności oraz organa właściwe w tych sprawach.

W ustawie tej ustanowiono Polskie Centrum Akredytacji (PCA) jako właściwe do udzielania akredytacji jednostkom certyfikującym, kontrolnym (inspekcyjnym) i laboratoriom.

Poza wspomnianą na wstępie ustawą z 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności wymagania dotyczące przeprowadzania procesów oceny zgodności w Polsce są określone przez następujące akty prawne:

- a. ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2003 nr 86, poz. 789, z późniejszymi zmianami);
- b. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności.

Pozytywny wynik oceny zgodności dokonanej przez jednostkę certyfikującą stanowi podstawę do wydania producentowi (jego upoważnionemu przedstawicielowi) certyfikatu zgodności dla składnika interoperacyjności.

System oceny zgodności a system kolejnictwa

Warunkiem notyfikowania w Komisji Europejskiej jednostek certyfikujących, kontrolujących oraz laboratoriów jest wcześniejsze uzyskanie przez nie autoryzacji Prezesa UTK. Natomiast warunkiem uzyskania autoryzacji jest między innymi wcześniejsze uzyskanie przez te jednostki akredytacji PCA. Certyfikat akredytacji PCA (tzw. akredytacja) jest potwierdzeniem kompetencji jednostki i stwierdzeniem zgodności jej procedur z odpowiednimi przepisami (w tym dyrektywami i normami) stosowanymi podczas przeprowadzania procesów certyfikacji.

Po uzyskaniu autoryzacji minister gospodarki zgłasza autoryzowaną jednostkę w celu dokonania notyfikacji w Komisji Europejskiej i państwach członkowskich Unii Europejskiej (jest to już ostatni etap czysto administracyjny).

Dopuszczenia do eksploatacji urządzeń i podsystemów kolejowych są regulowane ustawą o transporcie kolejowym z późniejszymi zmianami (Dz. U. 2003 nr 86 poz. 789 i rozporządzeniami ministra właściwego do spraw transportu. Do czasu wejścia w życie zmian do ustawy o transporcie kolejowym implementujących dyrektywę dot. interoperacyjności kolei (2008/57/WE), tj. do dnia 27 stycznia 2012 r. obowiązujące uregulowania w tym zakresie dotyczyły w szczególności:

dopuszczenia do eksploatacji

- a. dopuszczeń zwanych „trybem świadectwowym” dla typów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych na które wydawane są świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji obowiązujące na całej sieci kolejowej w Polsce,”
- b. dopuszczeń zwanych „trybem interoperacyjnym” dla składników interoperacyjności i podsystemów strukturalnych. Dopuszczenia do eksploatacji w trybie interoperacyjnym dotyczyły w szczególności linii należących do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

zmiany do ustawy o transporcie kolejowym wynikające z przepisów UE

Aktami prawnymi zawierającymi przepisy dotyczące interoperacyjności kolei były w szczególności wcześniejsze zmiany do ustawy o transporcie kolejowym ustawy o transporcie kolejowym implementujące dyrektywy:

- 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
- 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, oraz
- 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i
- dyrektywa 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniająca załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, a także decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG.

Uszczegółowienie zapisów ustawowych określono w dwóch rozporządzeniach:

- Ministra Infrastruktury z dnia 29 czerwca 2004r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. U. Nr 162, poz. 1697 z 2004 r. z późn. zm.),
- Ministra Transportu z dnia 5 września 2006r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. U. Nr 171, poz. 1230 z 2006 r. z późn. zm.).

W świetle powyższych przepisów Prezes UTK wydaje zgodę na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej i transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości na wniosek zainteresowanego przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury, producenta lub innego podmiotu wprowadzającego wyrówb do obrotu. po dostarczeniu przez Wnioskodawcę deklaracji weryfikacji WE podsystemu, certyfikatu weryfikacji WE podsystemu i dokumentacji technicznej.

warunki
wydania zgody
na
eksploatację

3.1. Dotychczas obowiązujące zasady i wymagania w zakresie dopuszczania do eksploatacji w trybie interoperacyjnym.

Na przykładzie infrastruktury kolejowej dopuszczenie do eksploatacji w trybie interoperacyjnym dotyczy podsystemów strukturalnych i ich części²³. Dopuszczenie do eksploatacji wiąże się także z koniecznością uwzględnienia wymagań zawartych w innych normatywach, które dotyczą zainstalowanych na infrastrukturze kolejowej urządzeń, elementów lub podzespołów, które podlegają ocenie zgodności prowadzonej według innych, niż dyrektywy dotyczące interoperacyjności, obowiązujących dyrektyw (np. kompatybilności elektromagnetycznej, niskich napięć, maszynowej itp.).

Realizacja powyższych zadań wiąże się z koniecznością przeprowadzenia analizy dostarczonej dokumentacji w bardzo szerokim zakresie i dotyczy nie tylko dokumentacji dotyczącej podsystemów, ale również dokumentacji wydanej przez notyfikowane jednostki dla składników interoperacyjności wchodzących w skład tych podsystemów.

Zgodnie z przyjętymi zasadami zarówno studium wykonalności, jak i projektowanie oraz budowa realizowane są przez wykonawców wyłonionych w drodze przetargu. Dodatkowo zwykle zarządca infrastruktury powołuje inwestora zastępczego w osobie inżyniera projektu (także w ramach przetargu), który jest odpowiedzialny za weryfikację dokumentacji pozyskiwanej przez wykonawcę (pozwolenie na budowę, odpowiednią certyfikację, itp.).

Z przeprowadzonych analiz wynika, że dotychczas nie istniał kompleksowy proces zapewniania interoperacyjności inwestycji na każdym etapie jej realizacji. Jakkolwiek zarządca infrastruktury dopilnowuje, aby wymagania techniczne znalazły się w opisie przedmiotu zamówienia, następnie wykonawca jest zobowiązany do uzyskania całej niezbędnej dokumentacji, lecz nie miał zastosowania całościowy system weryfikujący faktyczny stan infrastruktury kolejowej w tym zakresie, analogiczny na przykład do systemu weryfikacji finansowej (inwestycja na każdym etapie realizacji podlega licznym kontrolom z punktu widzenia wykonania finansowego).

interope-
racyjność a
dotychcza-
sowy „system
świa-
dectwowy”

²³ Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stosuje się do podsystemów strukturalnych zdefiniowanych w załączniku II (1) do dyrektywy 2008/57/WE („Energia”, „Infrastruktura”, „Tabor”, „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, „Sterowanie urządzenia pokładowe”) i określonych bardziej szczegółowo w odpowiednich TSI (art. 15). Zalecenie Komisji z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (2011/217/UE) Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 95/1 Dodatkowo należy uwzględnić zmiany wprowadzone w załączniku do dyrektywy Komisji Europejskiej 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r.

Należy podkreślić, że polskie przepisy prawa przewidywały wymogi zapewnienia zgodności w zakresie realizacji inwestycji kolejowych w trybie interoperacyjnym. (poprzez proces uzyskiwania certyfikatów zgodności).

Ustawodawca wskazywał odpowiednią drogę prawną w tym zakresie, stąd możliwe było wprowadzenie zasad analogicznych do obowiązujących w „krajach dobrych praktyk”, na przykład w Niemczech, gdzie jednostka notyfikowania oraz narodowa władza bezpieczeństwa biorą aktywny udział w procesie realizacji, oceny i dopuszczeniu do eksploatacji inwestycji kolejowych. Do czasu implementacji dyrektywy 2008/57/WE dot. interoperacyjności, w Polsce pomimo wspomnianych możliwości prawnych, realizowany był w zasadzie tryb świadectwowy dopuszczenia do eksploatacji zarówno taboru kolejowego jak i infrastruktury. Tylko w pojedynczych przypadkach zastosowano przy dopuszczaniu do eksploatacji tryb interoperacyjny.

Należy także podkreślić, że obowiązujące w Polsce w tym zakresie prawo do czasu implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie było niejednoznaczne i dopuszczało możliwość posługiwania się wyłącznie świadectwem typu.

3.2. Podsystemy i składniki interoperacyjności oraz Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności i przepisy krajowe.

System kolei dla określenia wymagań interoperacyjności został podzielony na dwa rodzaje podsystemów: strukturalne i funkcjonalne.

Do podsystemu strukturalnego zostały zaliczone: infrastruktura, energia, sterowanie i tabor, natomiast do podsystemu funkcjonalnego: ruch kolejowy, utrzymanie, aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i aplikacje dla przewozów towarowych.

Dyrektywa Komisji Europejskiej 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniająca załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie dzieli podsystem sterowanie na dwa podsystemy: sterowanie – urządzenia przytorowe i sterowanie – urządzenia pokładowe oraz urządzenia do pomiaru zużycia energii elektrycznej przypisuje do taboru jako fizycznie zintegrowane z taborem.

podsystemy
systemu
kolejowego –
podsystem
strukturalny

Dyrektywa ta powinna być implementowana przez państwa członkowskie najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r. W Polsce dotychczas dyrektywa ta nie została implementowana do prawa krajowego.

W świetle zmian wprowadzonych ww. dyrektywą system kolei można podzielić na następujące podsystemy:

a) strukturalne:

- infrastruktura,
- energia,
- sterowanie – urządzenia przytorowe,
- sterowanie – urządzenia pokładowe,
- tabor;

b) eksploatacyjne:

- ruch kolejowy,
- utrzymanie,
- aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

Dokumentami odniesienia przy dopuszczeniu do eksploatacji w trybie interoperacyjnym są Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI).

Od 2006 roku obowiązują następujące TSI dla systemu kolei konwencjonalnych:

- a. -sterowanie ruchem kolejowym (CCS) wraz z późniejszymi zmianami, decyzja Komisji Europejskiej nr 2006/679/WE);
- b. -tabor kolejowy – hałas (NOI), decyzja Komisji Europejskiej nr 2006/66/WE została zastąpiona decyzją nr 2011/229/WE;
- c. -tabor kolejowy – wagony towarowe (WAG), decyzja Komisji nr 2006/861/WE;
- d. -ruch kolejowy (OPE), dotychczasowa decyzja Komisji Europejskiej nr 2006/920/WE obowiązująca do końca bieżącego 2011 roku została zastąpiona nową dyrektywą 2011/314/WE);
- e. -aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych (TAF), rozporządzenie Komisji Europejskiej (WE) 62/2006;

Techniczne
Specyfikacje In-
terope-
racyjności

Od 2008 roku obowiązują następujące TSI wspólne dla systemu kolei konwencjonalnych oraz systemu kolei dużych prędkości:

- a. osoby o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM), decyzja Komisji Europejskiej nr 2008/164/WE;
- b. bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (SRT) - decyzja Komisji Europejskiej nr 2008/163/WE;

W roku 2011 weszły w życie nowe TSI dla systemu kolei konwencjonalnych:

- a. infrastruktura (INS), decyzja Komisji Europejskiej 2011/275/UE z dn.26.04.2011r;
- b. energia (ENE), decyzja Komisji Europejskiej 2011/274/UE z dn.26.04.2011r;
- c. tabor kolejowy – lokomotywy (LOK)i wagony pasażerskie (RZW), decyzja Komisji Europejskiej 2011/291/UE;
- d. aplikacje telematyczne dla usług pasażerskich (TAP), rozporządzenie Komisji Europejskiej 2011/454/UE;

Do każdego podsystemu lub części podsystemu na podstawie odpowiednich TSI można odnieść wymagania (punkty), których spełnienie pozwala na wypełnienie zasadniczych wymagań , wyspecyfikowanych w załączniku do dyrektywy Komisji Europejskiej 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. :

Ogólna charakterystyka podsystemów obejmuje :

Infrastruktura

Tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne (mosty, tunele itd.), infrastruktura towarzysząca na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się itd.), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne.

struktura
podsystemów

Energia

System elektryfikacji, w tym linie napowietrzne oraz przytorowa część systemu pomiaru zużycia energii elektrycznej.

Sterowanie – urządzenia przytorowe

Wszelkie przytorowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci.

Sterowanie – urządzenia pokładowe

Wszelkie pokładowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci.

Ruch kolejowy

Procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym w szczególności przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem.

Aplikacje telematyczne

- a) aplikacje dla przewozów pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu;
- b) aplikacje dla przewozów towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących.

Tabor

Struktura, systemy sterowania dla wszelkiego wyposażenia pociągów, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i urządzenia do przetwarzania energii, pokładowe urządzenia do pomiaru zużycia energii elektrycznej, urządzenia hamujące, sprzęgi i urządzenia biegowe (wózki, osie itd.) oraz zawieszenia, drzwi, interfejsy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się), pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie na potrzeby zdrowotne pasażerów i personelu pokładowego.

Utrzymanie

Procedury, urządzenia towarzyszące, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korekcyjne i profilaktyczne celem zapewnienia interoperacyjności.

Do czasu wydania poszczególnych TSI zgodnie z art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/48 dotyczącej interoperacyjności systemu kolei dużych prędkości oraz art. 16 ust. 3 dyrektywy 2001/16 dotyczącej interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych obowiązywały przepisy krajowe notyfikowane przez Komisję Europejską, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w uzgodnieniu z prezesem UTK.

W Polsce przepisy takie zostały opracowane i przesłane do Europejskiej Agencji Kolejowej w roku 2005 oraz opublikowane w Obwieszczeniu Prezesa UTK z dnia 8 sierpnia 2005 r. w sprawie ustalenia listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei.

krajowe specyfikacje techniczne a przepisy dot. wymagań interoperacyjności

Przepisy te zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE dot. interoperacyjności mają zastosowanie do oceny zasadniczych wymagań w przypadku braku właściwej TSI, lub gdy zastosowano odstępstwo albo w przypadku szczególnym, gdzie koniecznym staje się zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI. Zgodnie z zapisami dyrektyw dot. interoperacyjności państwa członkowskie wyznaczają podmioty odpowiedzialne za weryfikację i aktualizację przedmiotowych przepisów, które powinny być publikowane oraz udostępniane wszystkim zarządom infrastruktury, przedsiębiorstwom kolejowym, podmiotom składającym wnioski o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

Przepisy te powinny być sformułowane jasno i być zrozumiałe dla wszystkich zainteresowanych stron.

3.3. Kontrola wyrobów dla spełnienia wymagań interoperacyjności w kolejnictwie.

Kontrola wyrobów mających zastosowanie w transporcie kolejowym realizowana jest na mocy zapisów ustawy z 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. Z 2003 r. nr 86 poz. 789 ze zm.) oraz ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087 z późn. zm.12).

Na podstawie ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym w rozumieniu ustawy o systemie oceny zgodności, wykonującym kontrolę wyrobów przeznaczonych do stosowania w całym systemie kolei.

Zgodnie z ww. przepisami Prezes UTK jest również organem wyspecjalizowanym w zakresie kontroli zgodności z zasadniczymi wymaganiami wprowadzonych do obrotu kolei linowych do przewozu osób.

Obowiązująca również w kolejnictwie ustawa o systemie oceny zgodności ma na celu

funkcje kontrolne UTK zgodności z wymaganiami interoperacyjności

- a. eliminowanie zagrożeń stwarzanych przez wyroby dla życia lub zdrowia użytkowników i konsumentów oraz mienia, a także zagrożeń dla środowiska;
- b. znoszenie barier technicznych w handlu i ułatwianie międzynarodowego obrotu towarowego;
- c. stworzenie warunków do rzetelnej oceny wyrobów i procesów ich wytwarzania przez kompetentne i niezależne podmioty.

W tym celu w zapisach ww. ustawy określono:

- zasady funkcjonowania systemu oceny zgodności z zasadniczymi i szczegółowymi wymaganiami dotyczącymi wyrobów, jak również procesów ich wytwarzania, które mogą stwarzać zagrożenie albo służyć ochronie lub ratowaniu życia, zdrowia, mienia oraz środowiska;
- zasady i tryb udzielania akredytacji oraz autoryzacji;
- sposób zgłaszania Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej autoryzowanych jednostek oraz autoryzowanych laboratoriów;
- zadania Polskiego Centrum Akredytacji;
- zasady sprawowania nadzoru nad wyrobami podlegającymi ocenie zgodności oraz organy właściwe w tych sprawach.

Ocena zgodności prowadzona jest przy uwzględnieniu przepisów określających zasadnicze i szczegółowe wymagania oraz specyfikacje techniczne dotyczące wyrobów i procesów ich wytwarzania oraz przepisów oraz norm określających działanie podmiotów uczestniczących w procesie oceny zgodności. Zgodnie z art. 38 Ustawy o systemie oceny zgodności, system kontroli wyrobów tworzą Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów i organy wymienione w ust. 2 i 3, zwane dalej „organami wyspecjalizowanymi”.

inne niż UTK
organy
kontrolujące

Kontrolę spełniania przez wyroby zasadniczych lub innych wymagań prowadzą w zakresie swoich kompetencji:

- a. wojewódzcy inspektorzy Inspekcji Handlowej;
- b. inspektorzy pracy;
- c. Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej;
- d. organy Inspekcji Ochrony Środowiska;
- e. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- f. organy nadzoru budowlanego;

- g. Prezes Wyższego Urzędu Górniczego;
- h. dyrektorzy urzędów morskich;
- i. wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego.

Postępowania w zakresie wprowadzonych do obrotu lub oddanych do użytku wyrobów niezgodnych z zasadniczymi lub innymi wymaganiami prowadzą:

- a. Główny Inspektor Inspekcji Handlowej;
- b. okręgowi inspektorzy pracy;
- c. Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej;
- d. wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska;
- e. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- f. organy nadzoru budowlanego;
- g. Prezes Wyższego Urzędu Górniczego;
- h. dyrektorzy urzędów morskich;
- i. wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego.

W procesie oceny zgodności uczestniczą producenci, ich upoważnieni przedstawiciele, importerzy, jednostki certyfikujące, jednostki kontrolujące oraz laboratoria.

Istotny w kolejnictwie zakres ww. ustawy określa zasady funkcjonowania i systemy oceny zgodności wyrobów z wymaganiami zasadniczymi, w którym zapisano, że wprowadzane do obrotu wyroby, które mogą stwarzać zagrożenie albo służą ochronie lub ratowaniu życia, zdrowia, mienia lub środowiska, podlegają ocenie zgodności z:

- zasadniczymi i szczegółowymi wymaganiami określonymi w odrębnych ustawach;
- zasadniczymi lub szczegółowymi wymaganiami określonymi w rozporządzeniach wydanych przez ministrów właściwych w określonych sprawach.

Dokonanie oceny zgodności, jest obowiązkowe przed wprowadzeniem danego podsystemu lub wyrobu do obrotu. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami mogą one być poddawane:

- 1) certyfikacji - przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
- 2) badaniom - przez notyfikowane laboratorium, jeżeli jest wymagane przeprowadzenie badań przez laboratorium niezależne od dostawcy i odbiorcy;
- 3) sprawdzeniu zgodności z tymi wymaganiami - przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą;

obowiązek dokonania oceny zgodności przed wprowadzeniem do eksploatacji

Pozytywny wynik oceny zgodności dokonanej przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą stanowi podstawę do wydania producentowi oraz jego upoważnionemu przedstawicielowi certyfikatu zgodności.

Zgodnie z zapisami ww. ustawy minister właściwy ze względu na przedmiot oceny zgodności biorąc pod uwagę rodzaje wyrobów oraz stopień stwarzanych przez nie zagrożeń zobowiązany jest określić w drodze rozporządzeń:

odniesienie do przepisów wykonawczych

- 1) zasadnicze wymagania dla wyrobów podlegających ocenie zgodności;
- 2) warunki i tryb dokonywania oceny zgodności;
- 3) treść deklaracji zgodności;
- 4) metody przeprowadzania badań wyrobów;
- 5) minimalne kryteria, jakie powinny być uwzględnione przy notyfikowaniu jednostek i laboratoriów;
- 6) sposób oznakowania;
- 7) wzór oznakowania;

W zakresie kolejnictwa, nie wszystkie wyżej wymienione zagadnienia zostały określone.

Organy wyspecjalizowane zgodnie z art. 40. Ustawy o systemie oceny zgodności zobowiązane są do prowadzenia z urzędu lub na wniosek prezesa UOKiK kontroli spełniania przez wyroby zasadniczych lub innych wymagań, do kontroli prowadzonej przez te organy, w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się przepisy dotyczące zakresu działania tych organów.

Prezes UTK podejmując decyzję o zgodzie lub odmowie na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji zobowiązany jest do sprawdzenia, czy jest on zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei oraz czy jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi, a także, czy składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem. Do pomocy przy wykonywaniu czynności sprawdzających prezes UTK, zgodnie z art. 25e ustawy o transporcie kolejowym, może upoważnić notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

działania i decyzje prezesa UTK w sprawie dopuszczeń

Dopuszczenie podsystemów do eksploatacji nie ogranicza się jedynie do potwierdzenia ich zgodności z TSI, ale także czy dany podsystem spełnia wymagania innych dyrektyw np. dotyczącej kompatybilności elektromagnetycznej, czy dyrektywy maszynowej oraz aspektów ochrony środowiska. W celu spełnienia tych wymogów UTK powinien być

odpowiednio wyposażony w kompetencje niezbędne do realizacji zadań związanych z nadzorem rynku.

Zgodnie z przepisami art. 25c ustawy o transporcie kolejowym, ocena zgodności podsystemu musi być dokonana na etapie projektowania, budowy i końcowych prób podsystemu, a także przed oddaniem podsystemu do eksploatacji. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności podsystemu lub składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jednostka ta wydaje wykonawcy, jego upoważnionemu przedstawicielowi lub zarządcy infrastruktury odpowiednio certyfikat weryfikacji WE podsystemu lub certyfikat zgodności WE składnika interoperacyjności.

Należy jednak mieć na względzie fakt, iż jednostka notyfikowana nie działa z własnej inicjatywy, lecz na wniosek wykonawcy lub zarządcy infrastruktury.

Prezes UTK, zobowiązany jest do okresowego sprawdzania podsystemów oddanych do eksploatacji, czy spełniają one zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei oraz czy jest zapewniona ich zgodność z systemami istniejącymi, w skład którego wchodzi, a także, czy składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem, także w zakresie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.

3.4. Nowe wymagania w zakresie dopuszczeń do eksploatacji dla spełnienia warunków interoperacyjności kolei.

W dniu 17 czerwca 2008 przyjęto nową dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, łącząca dwie dotychczasowe dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei – 1996/48/WE i 2001/16/WE. Dyrektywa ta powinna zostać wdrożona we wszystkich krajach Wspólnoty do dnia 19 lipca 2010 roku. Zawiera ona szczegółowe zapisy dotyczące dopuszczania podsystemów do eksploatacji ze szczegółowym rozpisaniem zasad dopuszczania pojazdów kolejowych i precyzuje następujące zasady postępowania przy realizacji:

- procedury dopuszczania do eksploatacji,
- swobodnego przepływu podsystemów,
- procedury sporządzania deklaracji weryfikacji WE,

główne
założenia
Dyrektywy
2008/57/WE

- zgodności podsystemów z zasadniczymi wymaganiami,
- dopuszczania do eksploatacji podsystemów po odnowieniu lub modernizacji,
- wydawaniu zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych.

Każdy z podsystemów składa się ze składników interoperacyjności. Aby dany podsystem lub składnik interoperacyjności został wprowadzony do eksploatacji musi on być poddany sprawdzeniu, czy będzie interoperacyjny z systemem kolei we Wspólnocie. W tym celu dla podsystemów dokonywana jest weryfikacja zgodności WE, zaś dla składników interoperacyjności dokonywane są następujące oceny:

- -ocena zgodności WE,
- -ocena przydatności do stosowania

Procedura oceny zgodności (moduły oceny zastosowane zgodnie z regułami wynikającymi z TSI) została szczegółowo określona w Decyzjach Komisji 2008/768/WE i 2010/713/WE. Weryfikacje WE podsystemu przeprowadza jednostka notyfikowana.

Procedura weryfikacyjna opiera się na TSI. Weryfikacja obejmuje cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji.

procedury
weryfikacji

Zawiera ona również weryfikację interfejsów danego podsystemu, do którego zostaje on włączony, w oparciu o informacje dostępne w odpowiednich TSI oraz w rejestrze infrastruktury.

Decyzja Komisji 2010/713/UE oraz wcześniej wprowadzone TSI określają różne metody badań oceny zgodności, w tym badanie typu WE, będące sposobem oceny zgodności podsystemów w transeuropejskim systemie kolei.

Notyfikowana jednostka certyfikująca:²⁴

- w odniesieniu do produktu, bada dokumentację techniczną i dowody potwierdzające w celu oceny adekwatności projektu technicznego produktu,
- w odniesieniu do próbki (próbek), weryfikuje, czy dana próbka (próbki) została wyprodukowana zgodnie z dokumentacją techniczną, oraz identyfikuje części zaprojektowane zgodnie z odpowiednimi wymaganiami odnośnych norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych, jak również części, które zaprojektowano bez zastosowania odnośnych postanowień tych norm, następnie przeprowadza odpowiednie badania i testy lub zleca ich wykonanie, w celu sprawdzenia
- w przypadku gdy producent zdecydował się na zastosowanie rozwiązań określonych

²⁴ Poniższa charakterystyka zadań NoBo zawiera przykładowy opis zaczerpnięty z modułu SB, choć nie jest właściwa dla wszystkich modułów, np. zadania NoBo realizowane w ramach modułu SH1 są inne niż opisane poniżej. Ponadto zadania te mogą być różne dla składników interoperacyjności i dla podsystemów. Zadania NoBo zależą od zastosowanego modułu.

w odnośnych normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych - czy zostały one zastosowane prawidłowo.

W dalszej kolejności notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza odpowiednie badania i testy lub zleca ich wykonanie, w celu sprawdzenia - w przypadku gdy nie zastosowano rozwiązań określonych w odnośnych normach zharmonizowanych i/lub specyfikacjach technicznych - czy rozwiązania przyjęte przez producenta spełniają odnośne zasadnicze wymagania aktu prawnego, oraz uzgadnia ze składającym wniosek producentem miejsce, w którym przeprowadzone zostaną badania i testy.

Notyfikowana jednostka certyfikująca sporządza sprawozdanie z oceny, w którym odnotowuje podjęte działania i ich rezultaty. Jeżeli typ spełnia mające zastosowanie do danego produktu wymagania stosownego aktu prawnego, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje producentowi certyfikat weryfikacji zgodności.

Certyfikat i jego załączniki zawierają wszelkie istotne informacje umożliwiające ocenę zgodności wytwarzanych produktów w odniesieniu do badanego typu oraz kontrolę w trakcie eksploatacji.

Notyfikowana jednostka certyfikująca w odniesieniu do kolejowych inwestycji infrastrukturalnych może wydać, poza certyfikatem weryfikacji WE, pośredni certyfikat weryfikacji zgodności WE. Jego wydanie jest możliwe na każdym etapie (projektowanie, realizacja, dopuszczenie do eksploatacji) natomiast nie jest obowiązkowe.²⁵

Następnie producent, zarządca infrastruktury lub inna odpowiednia jednostka wydaje:

deklaracje WE

- Pośrednią deklarację weryfikacji WE – na podstawie pośredniego potwierdzenia weryfikacji zgodności WE;
- Deklarację weryfikacji WE – na podstawie certyfikatu weryfikacji zgodności WE.

Deklaracja weryfikacji WE oraz certyfikaty wraz z dokumentacją techniczną przekazywane są władzy bezpieczeństwa (UTK), która wydaje zezwolenie na dopuszczenie systemu do eksploatacji.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie podkreśla, że po przekazaniu władzy bezpieczeństwa deklaracji weryfikacji WE, kolejne sprawdzanie zgodności z

akceptacja
badań
wykonanych
przez jednostki
notyfikowane

²⁵ Ważne jest też, że pośrednie certyfikaty weryfikacji WE dotyczą nie tylko etapów, ale mogą być też wydawane w odniesieniu do części podsystemów. Patrz np. art. 18 ust. 5 dyrektywy 57 i punkt 2.2 załącznika III do dyrektywy 2011/18/UE

zasadniczymi wymaganiami interoperacyjności (w innym kraju członkowskim UE), które już zostało wykonane przez jednostkę notyfikowaną, nie powinno mieć miejsca, gdyż państwa członkowskie uznają za interoperacyjne oraz spełniające zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności podsystemów posiadających przedmiotowe deklaracje.

Od wnioskującego o wydanie certyfikatu weryfikacji WE wymaga się, aby informował jednostkę notyfikowaną, która przechowuje dokumentację techniczną²⁶ dotyczącą certyfikatu weryfikacji zgodności, o wszelkich modyfikacjach zatwierdzonego typu mogących wpływać na zgodność produktu z zasadniczymi wymaganiami lub warunki ważności certyfikatu. Takie modyfikacje wymagają dodatkowego zatwierdzenia w formie dodatku do oryginalnego certyfikatu weryfikacji zgodności.

Obowiązkiem notyfikowanej jednostki certyfikującej jest przechowywanie kopii certyfikatu weryfikacji zgodności, załączników i dodatków do niego, a także dokumentów technicznych, w tym dokumentacji przedstawionej przez producenta, przez okres do wygaśnięcia ważności certyfikatu.²⁷ Ponadto należy podkreślić, że zakres nowej dyrektywy odnośnie obejmowanej regulacją sieci kolejowej został rozszerzony na całą sieć kolejową i tylko jasno zdefiniowane wyjątki będą podlegać krajowym regulacjom.

interope-
racyjność na
całej sieci
kolejowej

Nowa dyrektywa obejmuje wspólnotowy system kolei zamiast transeuropejskiego systemu kolei.

Dotychczas obowiązujące dyrektywy koncentrowały się na ruchu międzynarodowym. W większości miały one wpływ na transport towarowy, a tylko w niewielkiej części na przewóz pasażerów, wykluczając praktycznie transport regionalny.

Z nową dyrektywą interoperacyjność staje się standardem dla większości połączeń w UE.

W nowej dyrektywie wyraźnie rekomendowane jest połączenie procesów i regulacji dotyczących systemów kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości. Zakres TSI ulega rozszerzeniu, jednocześnie większą uwagę koncentruje się na istniejących systemach i podsystemach, włączając również te, które są w fazie planowania. Nowe TSI nie zawierają dużych zmian w technologii, bazując raczej na istniejących systemach, w celu ułatwienia migracji dotychczasowych systemów do standardów TSI.

²⁶ dotyczy tylko i wyłącznie modułów, gdzie występuje badanie typu; np. w module SG NoBo nie przechowuje dokumentacji technicznej!

²⁷ NoBo przechowuje dokumentację, nie w każdym zakresie nie we wszystkich przypadkach. Ponadto ; NoBo może (np. ze względów dowodowych) przechowywać zapisy dłużej niż ważność certyfikatu – np. jeszcze 2 lata po wygaśnięciu certyfikatu.

3.5. Moduły oceny zgodności

Jednostka notyfikowana biorąc pod uwagę wymagania ustalone w załączniku VI do Dyrektywy 2008/57/WE (zmienionym zapisami dyrektywy 2011/18/UE) dot. procedury weryfikacji WE podsystemu i sposobu przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu, stosuje wybrane przez producenta lub zamawiającego moduły wg których prowadzi certyfikację oraz inne wymagania. W sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w TSI na mocy dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie została wydana Decyzja Komisji Europejskiej 2010/713/WEz dnia 9 listopada 2010r. ustanawiająca wspólny zestaw modułów odnoszących się do TSI dla kolejnictwa wydanych po tej decyzji²⁸, oraz wykaz terminów używanych w modułach oceny zgodności i tabelę korelacji stosowanych modułów.

moduły
procedur oceny
zgodności
podstawą dla
procesu
certyfikacji

Jeden lub dwa moduły (wraz z wymaganiami norm, TSI i jednostki notyfikowanej) tworzą zasadniczy trzon procedury certyfikacji danego podsystemu, tzw. program certyfikacji. Jednostka notyfikowana może prowadzić więcej niż jeden program certyfikacji, np. oferując ocenę tego samego wyrobu wg różnych modułów/kombinacji modułów. Opisy modułów oceny zgodności związanych interoperacyjnością systemu kolei zostały określone w Decyzji Komisji 2010/713/WE z dnia 9 listopada 2010 r. Konkretnie moduły (lub kombinacje modułów) mające zastosowanie w odniesieniu do danej TSI oraz ograniczenia związane z ich wyborem są określone w każdej z TSI (w rozdziale 6).

Wybór modułów i ich kombinacji należy do zleceniodawcy certyfikacji. Nie oznacza to (zgodnie z zasadami dot. dyrektyw nowego podejścia), że każda jednostka notyfikowana musi oferować certyfikację wg wszystkich modułów i/lub kombinacji modułów – może wybrać tylko jeden moduł/kombinację. Jeśli zleceniodawca nie będzie chciał lub mógł przeprowadzić weryfikacji WE podsystemu zgodnie z modułem/kombinacją modułów oferowaną przez daną jednostkę, to będzie musiał zwrócić się z wnioskiem o ocenę do innej jednostki.

W przypadku gdy kilka weryfikacji WE (np. pod kątem kilku TSI dotyczących tego samego podsystemu) wymaga sprawdzenia w oparciu o te same oceny produkcji (moduł SD lub SF), dozwolone jest łączenie różnych ocen według modułu SB z jedną oceną wg modułu produkcyjnego (SD lub SF). W tym przypadku pośredni certyfikat weryfikacji WE (ISV) wydaje się dla faz projektowania i rozwoju, zgodnie z modułem SB.

²⁸ Dla wcześniejszych TSI moduły są określone w załącznikach do nich i określone są jako tzw. „stare” moduły oceny zgodności – zasadniczo nie różnią się od obecnych poza kwestiami redakcyjnymi

W przypadku zastosowania modułu SB należy wskazać ważność certyfikatu badania typu zgodnie z przepisami dotyczącymi fazy B, określonymi w TSI. Okres fazy B oznacza okres ważności certyfikatu badania typu od momentu jego wydania przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą. W tym czasie możliwa jest certyfikacja WE jednostek na podstawie zgodności z typem.²⁹

Certyfikat badania typu w ramach weryfikacji WE dla podsystemu jest ważny przez siedem lat okresu fazy B, licząc od dnia jego wydania, nawet jeśli wejdą w życie zmiany danej TSI. W tym czasie dozwolone jest dopuszczenie do eksploatacji nowego urządzenia. Budowli lub pojazdu tego samego typu na podstawie deklaracji weryfikacji WE odnoszącej się do certyfikatu weryfikacji typu.

ważność
certyfikatu
badania typu

W przypadku modyfikacji dotyczących wyrobu już posiadającego certyfikat weryfikacji typu lub konstrukcji stosuje się następującą zasadę: dozwolone jest rozpatrywanie zmian poprzez dokonywanie jedynie ponownej oceny tych modyfikacji, które mają wpływ na podstawowe parametry uwzględnione w najnowszej wersji danej TSI, obowiązującej w tym czasie.

W celu sporządzenia certyfikatu weryfikacji WE dozwolone jest, aby notyfikowana jednostka certyfikująca powoływała się na pierwotny certyfikat badania typu lub konstrukcji w przypadku części konstrukcji, które pozostają niezmienione, o ile jest on nadal ważny (w okresie fazy B obejmującym siedem lat) lub na dodatkowy certyfikat badania typu lub konstrukcji (zmieniający certyfikat pierwotny) w przypadku zmodyfikowanych części konstrukcji, które wpływają na podstawowe parametry uwzględnione w najnowszej wersji odpowiedniej TSI, obowiązującej w tym czasie.

modyfikacje
certyfikatów

Oprócz procedur oceny zgodności określonych przez poszczególne moduły lub ich kombinacje należy zwrócić uwagę na tzw. szczególne procedury oceny podsystemów określone w stosownej TSI. Procedury te określają sposób oceny, w tym kryteria, dla odpowiednich właściwości podsystemu, np. warunki obciążenia i rozłożenia masy, skrajnia, nacisk koła itd. Procedury oceny określone w poszczególnych modułach mogą nie mieć zastosowania do niektórych odstępstw oraz do punktów otwartych (tam gdzie mają zastosowanie przepisy krajowe).

Charakterystyka i ograniczenia związane z wyborem poszczególnych modułów lub kombinacji modułów jest wskazana w załączniku nr 9.4. do raportu

²⁹ Uwagi te dotyczą TSI Loc&Pas. W innych TSI mogą być inne wymagania

3.6. Obowiązki państwa członkowskiego według dyrektywy (2008/57/WE) dot. interoperacyjności kolei.

Zgodnie z art. 15.1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, każde państwo członkowskie zezwala na dopuszczenie do eksploatacji tych podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, które znajdują się lub działają na jego terytorium. W tym celu zobowiązane jest sprawdzić:

- techniczną zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączone,
- bezpieczną integrację tych podsystemów.

Natomiast zgodnie z art. 15.2 ww. dyrektywy każde państwo członkowskie sprawdza przed dopuszczeniem podsystemów do eksploatacji, czy są one zgodne z przepisami odpowiednich TSI dotyczącymi eksploatacji i utrzymania.

obowiązek
sprawdzania
zgodności z
TSI

Na podstawie art. 17.1 państwa członkowskie mają obowiązek uznawania za interoperacyjne oraz spełniające dotyczące ich zasadnicze wymagania te podsystemy strukturalne tworzące system kolei, które objęte są deklaracją weryfikacji WE.

W oparciu o zapisy art. 15.3 dyrektywy 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r., po dopuszczeniu podsystemów do eksploatacji, weryfikacja odbywa się w ramach przyznawania i nadzoru autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE dot. bezpieczeństwa oraz przyznawania certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych. Procedury oceny i weryfikacji ustanowione w stosownych TSI dla podsystemów strukturalnych i funkcjonalnych przedstawiono w załącznikach do odpowiednich TSI.

W przypadku odnowienia lub modernizacji podsystemu zgodnie z Art. 20.1. dyrektywy 2008/57/WE, podmiot zamawiający przekazuje państwu członkowskiemu, którego to dotyczy, dokumentację opisującą projekt.

Istotne zmiany w ustawie o transporcie kolejowym wynikają z implementacji dyrektywy 2008/57/WE dot. interoperacyjności kolei.

Implementacja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie do prawa polskiego dokonana została poprzez nową ustawę o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, uchwaloną przez Sejm we wrześniu 2011 roku, która ostatecznie weszła w życie 27 stycznia 2012 roku.

W ustawie tej dotychczasowe warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej zastąpiono warunkami zapewnienia interoperacyjności systemu kolei.

W ustawie o transporcie kolejowym zmieniono szereg definicji, głównie związanych, z interoperacyjności kolei, między innymi podsystem - zamiast wyróżnionej grupy składników określono jako część systemu dla którego ustalono odrębne zasadnicze wymagania.

Zamiast dotychczasowych określeń: certyfikat, pośredni certyfikat, deklaracja i pośrednia deklaracja zgodności podsystemu wprowadzono określenia: certyfikat, pośredni certyfikat oraz deklaracja i pośrednia deklaracja weryfikacji WE.

Zamiast oddanie do eksploatacji podsystemu lub pojazdu zakończone zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji wprowadzono określenie dopuszczenie do eksploatacji. Jednocześnie dodano szereg nowych określeń:

- podmiot zamawiający (projekt, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu);
- typ urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego;
- szczególny przypadek;
- punkty otwarte;
- specyfikacje europejskie;
- certyfikat WE;
- notyfikowana jednostka certyfikująca;
- notyfikowana jednostka kontrolująca;
- notyfikowane laboratorium;
- deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- deklaracja zgodności z typem;
- dopuszczenie do eksploatacji typu (kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu);

- zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (dokument dopuszczający podsystem lub pojazd kolejowy po raz pierwszy do użytkowania);

Bardzo istotna zmiana dotyczy dopuszczeń do eksploatacji.

Zamiast dotychczasowego zapisu, że zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy na linii kolejowej może eksploatować wyłącznie typy budowli, urządzeń oraz pojazdy na które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał świadectwo dopuszczenia typu wprowadzono zapis, że zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy na linii kolejowej może eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

zezwolenie
na
dopuszczenie do
eksploatacji
a świadectwa
dopuszczenia
typu

Jeśli w skład dopuszczanego podsystemu strukturalnego wchodzi nie ujęte w TSI typy budowli lub urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, to świadectwa typu powinny być załączone do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu (konieczne jest ich posiadanie lub uzyskanie).

Natomiast jeśli w skład dopuszczanego podsystemu wchodzi ujęte w TSI typy budowli lub urządzeń, to nie wymaga się uzyskiwania świadectw typu.³⁰

Z obowiązku uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zwolnieni są

- -zarządcy linii metra;
- -użytkownicy i przewoźnicy w obrębie bocznic kolejowych;
- -zarządcy i przewoźnicy linii kolejowej o rozstawie szyn mniejszym niż 1435 mm;

Podmioty wyżej wymienione powinni posiadać świadectwa typu, według dotychczasowych zasad.

³⁰ Ustawa o transporcie kolejowym art. 23, ust. 1, pkt. 3. Zapis ustawy wprost stwierdza czego się nie wymaga i tylko tyle.

Wprowadzono obowiązek zwracania się do Prezesa UTK wnioskiem o przyznanie odstępstwa od zastosowania TSI i uszczegółowiono wykaz załączanej dokumentacji, którą przekazuje on do Komisji Europejskiej, wraz z opisem środków podjętych dla zapewnienia interoperacyjności. W terminie sześciu miesięcy Prezes UTK po otrzymaniu opinii Komisji Europejskiej, ma obowiązek wydać decyzję przyznania lub odmowy na zastosowanie odstępstwa. Przy braku takiej opinii w terminie sześciu miesięcy, Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu odstępstwa.

Dla projektów w zaawansowanym etapie realizacji lub w przypadku odbudowy po wypadku kolejowym lub klęsce żywiołowej oraz dla lub pojazdów o innej szerokości toru nie należących do Wspólnoty prezes UTK może wydać zgodę, w formie decyzji, na zastosowanie przepisów krajowych.

Uszczegółowiono wymagania i zasady dotyczące dopuszczania do eksploatacji (wprowadzania do obrotu) składników interoperacyjności i podsystemów oraz uprawnienia w tym zakresie prezesa UTK, w tym: uszczegółowiono zasady weryfikacji WE podsystemów przez notyfikowane jednostki certyfikujące oraz ustalono wymagane dokumenty dołączane do deklaracji weryfikacji WE.

Po wejściu w życie zmian do ustawy o transporcie kolejowym, tj. po 28 stycznia 2012 roku zachowują ważność istniejące świadectwa typu, a podsystemy strukturalne mogą być eksploatowane do czasu ich modernizacji lub odnowienia. . Natomiast do toczących się postępowań będą mogły być stosowane przepisy sprzed zmiany ustawy.

ważność
dopuszczeń
wydanych
przed zmianą
ustawy o TK

3.7 Praktyka stosowania prawa w zakresie oceny zgodności i dopuszczeń

System legislacji w zakresie oceny zgodności w sektorze kolejnictwa jako całość jeszcze w Polsce nie funkcjonuje – nie wszystkie rozwiązania przyjęte przez władze Wspólnoty Europejskiej zostały zaimplementowane w krajowym systemie prawnym, brak jest wielu wykonawczych aktów prawa (nie zostały promulgowane pomimo istniejącej w już obowiązujących aktach prawnych ustawowej delegacji do ich wydania przez wskazane organy), a część z wcześniejszej ogłoszonych aktów przestała być aktualna choć nadal obowiązuje.

Ustawodawstwo krajowego systemu oceny zgodności

Podstawą systemu oceny zgodności w Rzeczypospolitej jest ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 roku o systemie oceny zgodności³¹. W oparciu o tę ustawę zostały wydane 103 akty wykonawcze, z których (według Internetowego Systemu Aktów Prawnych ISIP) 65 ma status „obowiązujący”³².

system aktów
wykonaw-
czych

Jednak w aktualnie obowiązującej ustawie o transporcie kolejowym zostały zawarte regulacje szczególne odnoszące się wyłącznie do systemu oceny zgodności jaki ma funkcjonować w tym sektorze gospodarki narodowej³³.

Legislacja sektora transportu kolejowego

Na podstawie ustawy z dnia 2003 roku o transporcie kolejowym zostało wydanych 87 aktów wykonawczych, z których 69 ma status „obowiązujący”³⁴. Nowe rozwiązania w zakresie systemu oceny zgodności w branży kolejowej zostały zaimplementowane ustawą z dnia 16 września 2011 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym³⁵.

Minister właściwy do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia wykaz właściwych dla systemu kolei krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych biorąc pod uwagę listę opracowaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego³⁶.

Ponadto minister właściwy do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia procedury oceny zgodności oraz treść deklaracji weryfikacji, zgodności lub przydatności do stosowania³⁷. Terminem wejścia w życie w/w uprawnień/zobowiązań ministra oraz Prezesa Urzędu jest 28 stycznia 2012 r.

31tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935 z późn. zm.

32<http://isip.sejm.gov.pl/RelatedServlet?id=WDU20021661360&type=9&isNew=true> dostęp 25.01.2012

33Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.

34<http://isip.sejm.gov.pl/RelatedServlet?id=WDU20030860789&type=9&isNew=true> dostęp 25.01.2012

35Dz. U. Nr 230, poz. 1372

36Ustawa o transporcie kolejowym art. 25t

37Ustawa o transporcie kolejowym art. 25ta ust. 1

System oceny zgodności w praktyce gospodarczej kraju

Wszystkie kraje świata określają wymagania związane z bezpieczeństwem użytkowania wyrobów przemysłowych. Różnorodność tych przepisów stanowi barierę w handlu międzynarodowym. Unia Europejska podjęła proces harmonizacji przepisów krajowych państw członkowskich w celu umożliwienia swobodnego przepływu towarów, usług i kapitału w obrębie wspólnego rynku.

W wyniku tych działań powstało i nadal jest tworzone jednolite prawo dotyczące projektowania i wytwarzania wyrobów przemysłowych oraz jednolity system oceny zgodności tych wyrobów z wymaganiami zasadniczymi lub szczegółowymi obowiązującego prawa³⁸.

Zasady organizacji i działania systemu oceny zgodności wyrobów w państwach UE związane są z procesem integracji gospodarczej i politycznej państw członkowskich oraz z utworzeniem Europejskiego Obszaru Gospodarczego (czyli realizacją koncepcji tzw. wspólnego rynku wewnętrznego)³⁹. Normy i normalizacja są dla UE bardzo skutecznymi narzędziami polityki. Oprócz tego, że normy i normalizacja przynoszą wiele innych korzyści gospodarce europejskiej, są one wykorzystywane jako instrumenty polityki dla zapewnienia między innymi funkcjonowania jednolitego rynku produktów, interoperacyjności sieci i systemów, wysokiego poziomu ochrony konsumentów i środowiska oraz większej innowacyjności i włączenia społecznego⁴⁰.

System oceny zgodności w sektorze transportu kolejowego

Elementem kluczowym dla funkcjonowania każdego sektorowego systemu oceny zgodności jest autoryzacja czyli zakwalifikowanie przez właściwego ministra lub kierownika urzędu centralnego zgłaszającej się jednostki do procesu notyfikacji⁴¹.

W sektorze kolejowym właściwym organem państwa w zakresie autoryzacji jednostek ubiegających się o notyfikację (zgodnie z zapisami ustawy o systemie oceny zgodności) jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego⁴². Jako termin wejścia w życie delegacji ustawowych w zakresie systemu oceny zgodności ustawa wskazuje dzień 28 stycznia 2012 roku⁴³.

³⁸http://www.udt.gov.pl/HTML/index.php?option=com_content&task=view&id=8&Itemid=11, dostęp 27.01.2012

³⁹<http://www.ciop.pl/17274.html>, dostęp 27.01.2012

⁴⁰<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0315:FIN:PL:PDF>, dostęp 27.01.2012

⁴¹Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 roku o systemie oceny zgodności, art. 5. ust. 12, Dz. U. 2004, Nr 204, poz. 2087

⁴²Ustawa o transporcie kolejowym art. 25h ust. 1

⁴³Ustawa z dnia 16 września 2011 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym art. 4

Sektorowe problemy w praktyce dopuszczeń

Ustawa o transporcie kolejowym stanowi, że świadectwo dopuszczenia do eksploatacji to w odniesieniu do: typu pojazdu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych⁴⁴; typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego⁴⁵; typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego⁴⁶.

świadectwa i
zezwolenia
wydawane
przez UTK

Przez typ zaś rozumie się rzecz (urządzenie, pojazd, itp.) o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych⁴⁷ lub określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych⁴⁸.

Jednym z zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie utrzymania spójności systemu kolejowego jest wydawanie zezwoleń i świadectw dopuszczenia do eksploatacji⁴⁹.

W tej sprawie Urząd Transportu Kolejowego zajmuje stanowisko, że o świadectwo dopuszczenia do eksploatacji może ubiegać się: producent, przewoźnik kolejowy, wykonawca modernizacji, zarządca infrastruktury, użytkownik bocznic kolejowej, przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej w momencie korzystania po raz pierwszy z danego typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub typu pojazdów kolejowych, niezależnie od tego, czy inny przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic kolejowej już wcześniej otrzymał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji na ten sam typ⁵⁰.

44Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, art. 4, ust. 15

45Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, art. 4, ust. 16

46Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, art. 4, ust. 16a

47Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, art. 4, ust. 13, dot. pojazdów kolejowych

48Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, art. 4, ust. 14, dot. budowli oraz ust. 14a, dot. urządzeń

49Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, art. 13, ust. 2

50http://www.utk.gov.pl/portal/pl/17/804/Dopuszczenia_do_eksploatacji_podsystemow.html, dostęp 30.01.2012

Przyjęcie takiego założenia, że decyduje osoba (prawna) użytkownika a nie typ urządzenia, na które wydaje się zezwolenie na eksploatację, odbiega od powszechnej praktyki gospodarczej stosowanej wobec wszelkiego rodzaju urządzeń technicznych i pojazdów, w tym samolotów.

Sednem bowiem procesu wprowadzania do obrotu (eksploatacji) jest akceptacja wyrobu ale nie konkretnego egzemplarza. Z drugiej strony do obrotu są wprowadzane konkretne egzemplarze i mają być sprawdzone pod kątem zgodności – często pod kątem zgodności z wcześniej dopuszczonym typem. Sprawdzeniu podlega wyrób lub (jeśli możliwe jest dopuszczenie typu) – konkretne rozwiązanie techniczne (typ) i faktycznie nie powinno mieć znaczenia, kto po raz pierwszy uzyskał dopuszczenie typu. Problem dopuszczania typu do eksploatacji – szczególnie istotny w przypadku dopuszczania do eksploatacji typów pojazdów, jest obecnie przedmiotem wielu dyskusji na poziomie ERA/NB Rail

konieczność
optymalizacji
uproszczenia
i przyspieszenia
procedur

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego dopuszcza i zezwala na eksploatację nie typów użytkowanych przez jednego konkretnego użytkownika ale pojedynczych egzemplarzy, np. wagonów (pojazdów kolejowych bez napędu). Od dnia 23 października 2009 r. do dnia 19 grudnia 2011 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał 745 decyzji na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji, przy czym dwie decyzje wydane w roku 2009 dotyczyły dwóch serii produkcyjnych wagonów typu 441 Va (obie serie w liczbie po 80 egzemplarzy każda) a następne 743 decyzje odnosiły się do pojedynczych wagonów⁵¹, przy czym każdy użytkownik wprowadzał wagony do eksploatacji mniej czy bardziej licznymi seriami.⁵²

Polskie prawo zna pojęcie określane jako deklaracja zgodności z typem – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy jest zgodny z typem pojazdu, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji⁵³.

⁵¹http://www.utk.gov.pl/portal/pl/13/803/Wykaz_decyzji_w_sprawie_oddania_podsystemu_strukturalnego_do_eksploatacji.html, dostęp 27.01.2012

⁵² Na podstawie Ustawy o transporcie kolejowym nie jest możliwe dopuszczenie tylko i wyłącznie typu pojazdu bez dopuszczania konkretnego pojazdu, a taką furtkę zostawia dyrektywa 57 (por. art. 26 dyrektywy 57 i art. 23d ustawy o transporcie kolejowym)

⁵³ Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, art. 4, ust. 35c

Podobnym przykładem są wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli - kozła oporowego wykonanego z szyn S-49 (wzięto pod uwagę wyłącznie urządzenia normalnotorowe oraz wyłącznie dokładnie tak brzmiące zapisy pomijając np. zapisy *koziół oporowy z szyn 49E1 (S-49)* z uwagi na ich niejednoznaczność) – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego rozróżnił 364 typy tego rodzaju kozła oporowego⁵⁴.

Ogółem począwszy od roku 1998 do 31 grudnia 2011 roku wydano w Polsce 9893 świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji. Organami państwa uprawnionymi do ich wydawania były: do roku 2003 GIK a w trakcie roku 2003 obowiązek ten przejął Prezes UTK. Niestety, dotychczasowa praktyka związana z dopuszczeniami wiązała się niekiedy z przewlekłością postępowania.

⁵⁴ http://www.utk.gov.pl/portal/pl/24/312/Wykaz_swiadectw_dopuszczenia_do_eksploatacji.html, dostęp 01.02.2012

4. Wymagania i obszary oddziaływania

Obszarem oddziaływania problematyki interoperacyjności jest sieć kolejowa określona w Decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.⁵⁵ Zgodnie z artykułem 10 tej decyzji została ona scharakteryzowana w sposób następujący:

I. Obejmuje sieć kolejową dużych prędkości i sieć konwencjonalną.

1. Sieć kolejowa dużych prędkości wykorzystująca aktualne lub nowe technologie obejmuje:

- a) linie specjalnie wybudowane do dużych prędkości przystosowane do przeciętnej prędkości równej lub większej niż 250 km/h;
- b) linie specjalnie dostosowane do dużych prędkości, przystosowane do prędkości rzędu 200 km/h;
- c) linie specjalnie dostosowane do dużych prędkości lub linie specjalnie wybudowane do dużych prędkości, włączone do sieci linii dużych prędkości, ale o szczególnych cechach ze względu na ograniczenia topograficzne lub środowiska naturalnego, rzeźby terenu lub urbanistyczne, na których prędkość musi być dostosowana indywidualnie.

2. Konwencjonalna sieć kolejowa obejmuje linie do konwencjonalnego przewozu podróżnych i towarów, włącznie z liniami kolejowymi transportu kombinowanego, o których mowa w art. 15, dostępem do portów morskich i portów śródlądowych, będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, oraz terminale towarowe otwarte dla wszystkich użytkowników.

II. Obejmuje infrastrukturę i wyposażenie umożliwiające zintegrowanie usług kolejowych, drogowych oraz, w zależności od przypadku, lotniczych i morskich.

W tym względzie szczególną uwagę przywiązuje się do połączenia regionalnych portów lotniczych z siecią kolejową.

⁵⁵ W Ustawie o transporcie kolejowym, nie ma zapisu mówiącego wprost, że wymagania interoperacyjności dotyczą tylko linii określonych w tej decyzji, a to pozwala domniemywać, że wymagania te obowiązują na wszystkich polskich liniach kolejowych.

III. Spełnia co najmniej jedną z następujących funkcji:

1. odgrywa ważną rolę w dalekobieżnym ruchu pasażerskim;
2. zapewnia, w razie potrzeby wzajemne połączenie z portami lotniczymi;
3. zapewnia dostęp do regionalnych i lokalnych sieci kolejowych;
4. ułatwia przewóz towarów, wyznaczając i rozwijając trasy dalekiego zasięgu przeznaczone do przewozu towarów lub trasy, na których pociągi towarowe mają pierwszeństwo;
5. odgrywa ważną rolę w transporcie kombinowanym;
6. zapewnia wzajemne połączenie, za pośrednictwem portów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i żeglugi śródlądowej.

IV. Oferuje użytkownikom wysoki standard usług pod względem jakości i bezpieczeństwa, dzięki jej ciągłości i stopniowemu wprowadzaniu interoperacyjności, w szczególności dzięki technicznej harmonizacji i zharmonizowanemu systemowi sterowania i kontroli ERTMS zalecanemu dla europejskiej sieci kolejowej.

Wdrożenie zagadnień interoperacyjności, a co za tym idzie daleko idące zmiany w systemie oceny zgodności w kolejowym sektorze gospodarki narodowej wprowadziła nowelizacja Ustawy o transporcie kolejowym Ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 roku (Dziennik Ustaw Nr 230 pozycja 1372), dla których terminem wejścia w życie jest najpóźniej 28 stycznia 2012 roku

Minister właściwy do spraw transportu jest upoważniony do określenia, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei⁵⁶.

Jak dotychczas rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 września 2006 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dziennik Ustaw Nr 171 pozycja 1230) jest nadal podstawowym dokumentem określającym wymogi interoperacyjności.

nietaktualność
przepisów
wykonaw-
czych

⁵⁶ Ibidem art. 25t

Było ono nowelizowane – ostatni raz w roku 2008. Jest to tym bardziej istotne, że przedmiotowe rozporządzenie w swej treści przywołuje decyzje Komisji Europejskiej związane z przyjęciem konkretnych TSI. Tymczasem tylko w roku 2011 Komisja Europejska podjęła szereg decyzji przyjmujących nowe TSI, w tym tak ważne jak dotyczące podsystemów *Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski, Ruch kolejowy, czy Infrastruktura*.

Cel wyznaczony przez system oceny zgodności w/w rozporządzenie określa następująco: części składowe transeuropejskiego systemu — mające wpływ na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu, w tym szczególnie związane z ruchem pociągu — powinny być projektowane, konstruowane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo funkcjonowania systemu.⁵⁷

Przepisy o interoperacyjności a w szczególności Ustawa o transporcie kolejowym wprowadza podział systemu kolei na podsystemy, wśród których wyróżnia podsystemy o charakterze strukturalnym i podsystemy o charakterze funkcjonalnym. Do podsystemów strukturalnych zalicza : infrastrukturę, energię, sterowanie i tabor. W skład podsystemów funkcjonalnych wchodzi : ruch kolejowy, utrzymanie oraz aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i przewozów towarowych.

4.1. Podsystemy strukturalne

Części składowe transeuropejskiego systemu powinny być projektowane, budowane i konstruowane w taki sposób aby: 1) wytrzymywały normalne lub wyjątkowe obciążenia, którym będą poddawane podczas ich eksploatacji; 2) minimalizowały skutki awarii mających wpływ na poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu⁵⁸.

⁵⁷ rozporządzenie MT z dnia 5 września 2006 roku § 4. ust. 1

⁵⁸ Ibidem § 4. ust. 3

Konstrukcja pojazdów kolejowych oraz budowli i urządzeń wchodzących w skład linii kolejowych transeuropejskiego systemu, jak i rodzaj stosowanych w nich materiałów powinny, w przypadku pożaru, ograniczać powstawanie i rozprzestrzenianie się ognia i dymu oraz skutki ich działania ⁵⁹. Parametry dotyczące oddziaływania „koło-szyna” powinny zapewniać stabilność pociągu gwarantującą jego bezpieczną jazdę z maksymalną dozwoloną prędkością ⁶⁰.

bezpieczeństwo
podstawowym
kryterium
funkcjonowania
systemu

Urządzenia obsługiwane przez pracowników kolejowych lub pasażerów powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby w dających się przewidzieć przypadkach ich użycia niezgodnie z instrukcjami obsługi, nie narażały na niebezpieczeństwo ⁶¹.

Materiały stosowane do budowy i utrzymania transeuropejskiego systemu nie powinny stanowić zagrożenia dla zdrowia osób mających do nich dostęp, ponadto powinny być wybierane, rozmieszczane i wykorzystywane w sposób zapewniający ograniczenie, zwłaszcza w przypadku pożaru, emisji szkodliwych i niebezpiecznych oparów lub gazów, w tym produktów termicznego rozkładu i spalania ⁶².

Transeuropejski system powinien być projektowany zgodnie z przepisami o ochronie środowiska w sposób uwzględniający skutki oddziaływania na środowisko naturalne, wynikające z jego lokalizacji i eksploatacji a używane materiały nie powinny emitować, zwłaszcza w przypadku pożaru, oparów lub gazów oraz produktów termicznego rozkładu i spalania szkodliwych lub niebezpiecznych dla środowiska ⁶³. Ponadto eksploatacja transeuropejskiego systemu kolei nie powinna powodować powstawania drgań oraz hałasu przekraczających dopuszczalne poziomy określone w przepisach o ochronie środowiska

⁵⁹ Ibidem § 4. ust. 4

⁶⁰ Ibidem § 4. ust. 2

⁶¹ Ibidem § 4. ust. 5

⁶² Ibidem § 6.

⁶³ Ibidem § 7.

4.1.1. Infrastruktura

Charakterystyki urządzeń stacjonarnych stosowanych w infrastrukturze kolejowej wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu powinny zapewniać wzajemną zgodność techniczną tych urządzeń oraz ich zgodność z parametrami technicznymi pojazdów kolejowych używanych w tym systemie. W przypadkach tych części transeuropejskiego systemu, dla których trudno uzyskać zgodność, dopuszcza się stosowanie rozwiązań tymczasowych, pozwalających docelowo uzyskać zgodność⁶⁴.

W podsystemie strukturalnym o nazwie infrastruktura, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w transeuropejskim systemie, powinny być stosowane środki: 1) zapobiegające niepożądanemu dostępowi do urządzeń oraz miejsc ich instalacji; 2) ograniczające ryzyko narażenia pasażerów na niebezpieczeństwo na stacjach, przez które pociągi przejeżdżają, bez zatrzymania.

Podsystem powinien być tak zaprojektowany i wybudowany, aby ograniczyć zagrożenia dla bezpieczeństwa osób, w tym związane z drogami dostępu, ewakuacji, peronami, nośnością elementów konstrukcji, możliwością wystąpienia pożaru. Długie tunele powinny być projektowane, budowane i eksploatowane z uwzględnieniem norm wymaganych w transeuropejskim systemie⁶⁵.

Po wprowadzeniu do użytkowania urządzeń podsystemu strukturalnego o nazwie sterowanie wprowadzane później części podsystemu o nazwie infrastruktura ... powinny być dostosowane do jego wykorzystania⁶⁶.

Zagadnienia infrastrukturalne reguluje decyzja Komisji z dnia 26 kwietnia 2011 roku dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁶⁷.

podsystem
„Infrastruktura”
„

64 Ibidem § 9.

65 Ibidem § 10.

66 Ibidem § 15.

67 Nr 2011/275/UE Dz. U. L 126 z dnia 14 maja 2011 r.

Decyzję tę w odniesieniu do tuneli kolejowych uzupełnia decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2007 roku dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁶⁸, a w odniesieniu do osób o ograniczonych możliwościach poruszania decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 roku dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁶⁹.

4.1.1.1 Obowiązki zarządcy infrastruktury kolejowej realizującego proces inwestycyjny w celu zapewnienia interoperacyjności kolei

W celu zapewnienia interoperacyjności podsystemów systemu kolejowego, na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, zostały wyspecyfikowane szczegółowe kompetencje kluczowych podmiotów na poszczególnych etapach inwestycji, w tym zarządcy infrastruktury – będącego beneficjentem unijnych środków finansowych.

Etap projektowania:

Na etapie projektowania (włącznie z badaniami typu) zarządca infrastruktury może ubiegać się o wstępną ocenę, zawierając umowę z wybraną jednostką notyfikowaną. W takim przypadku ocena ta prowadzi do, co najmniej jednego, pośredniego potwierdzenia weryfikacji.

badania
intero-
peracyjności
systemu na
etapie:
projektowa-
nia, realizacji
inwestycji

Etap realizacji inwestycji:

Na etapie realizacji inwestycji zarządca infrastruktury może ubiegać się o wstępną ocenę, zawierając umowę z wybraną jednostką notyfikowaną. W takim przypadku ocena ta prowadzi do co najmniej jednego pośredniego potwierdzenia weryfikacji.

68 Nr 2008/163/WE Dz. U. L 64 z dnia 7 marca 2008 r.

69 Nr 2008/164/WE Dz. U. L 64 z dnia 7 marca 2008 r.

Zarządca infrastruktury powinien zapewnić jednostce notyfikowanej dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń prefabrykujących lub testujących, jak też, ogólniej, do wszelkich pomieszczeń, jakie uzna ona za konieczne do wykonania swych zadań.

Zarządca infrastruktury powinien przekazać jednostce notyfikowanej wszystkie konieczne dokumenty (lub zlecić ich przesłanie) oraz udostępniać dokumentację techniczną dotyczącą danego podsystemu oraz plany wdrażania.

Etap dopuszczenia do eksploatacji□:

Po otrzymaniu certyfikatu weryfikacji WE od jednostki notyfikowanej zarządca infrastruktury sporządza deklarację weryfikacji WE przeznaczaną dla krajowej władzy bezpieczeństwa.

Przed dopuszczeniem podsystemów do eksploatacji, zarządca infrastruktury sprawdza czy są one zgodne z przepisami odpowiednich TSI dotyczącymi eksploatacji i utrzymania. Warunkiem dopuszczenia podsystemu do eksploatacji, jest przekazanie władzy bezpieczeństwa przez zarządcę infrastruktury deklaracji weryfikacji WE wraz z certyfikatami weryfikacji WE i dokumentacja techniczną..

badania interoperacyjności systemu na etapie: dopuszczenia do eksploatacji i eksploatacji

Etap eksploatacji:

Po dopuszczeniu danego podsystemu do eksploatacji zarządca infrastruktury jest zobligowany do zagwarantowania, iż podsystem ten jest użytkowany i utrzymywany zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, które go dotyczą.

Od zarządcy infrastruktury wnioskującego o wydanie certyfikatu weryfikacji WE wymaga się, aby informował jednostkę notyfikowaną, która przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu, o wszelkich modyfikacjach zatwierdzonego podsystemu mogących wpływać na zgodność produktu z zasadniczymi wymaganiami lub warunki ważności certyfikatu. Takie modyfikacje zwykle wymagają dodatkowego zatwierdzenia w formie nowego certyfikatu.

Należy podkreślić, że największy obszar odpowiedzialności pozostawiony został w kompetencjach zarządcy infrastruktury, który jest odpowiedzialny za przebieg całego procesu.

W początkowym etapie (planowania i projektowania) odpowiada on za przygotowanie studium wykonalności, zlecając wykonanie samego projektu firmie zewnętrznej.

Przygotowując wniosek o dofinansowanie inwestycji ze środków europejskich zarządca infrastruktury odpowiada za procedowanie tego wniosku przed instytucją pośredniczącą (uzupełnianie informacji, dokumentacji, itp.). Następnie po uzyskaniu pozytywnej decyzji w zakresie finansowania, w przypadku metody „projektuj i buduj” przeprowadza przetarg na realizację inwestycji, zaś w przypadkach innych – przeprowadza przetarg na projekt wykonawczy, a następnie na realizację inwestycji.

Zgodnie z przepisami, na etapie projektowania podsystemu konieczne jest prowadzenie oceny zgodności. Zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za wykonanie tego obowiązku, jakkolwiek bezpośrednio może to zrealizować podmiot, któremu powierzono zadanie wykonania projektu wykonawczego.

Na etapie budowy konieczna jest kolejna ocena zgodności z wymaganiami interoperacyjności kolei. Jest to również obowiązek zarządcy infrastruktury. Analogicznie, jak wskazano powyżej, może on zobowiązać wykonawcę lub inżyniera projektu do zapewnienia realizacji tego obowiązku.

Na etapie końcowych prób podsystemu (przed odbiorem prac) koniecznym obowiązkiem zarządcy jest prowadzenie oceny zgodności.

Podczas całego procesu realizacji inwestycji zarządca gromadzi dokumentację przebiegu oceny zgodności, w szczególności certyfikaty oceny zgodności i wydane przez siebie bądź wykonawcę deklaracje weryfikacji.

Dokumenty te są niezbędne do uzyskania decyzji prezesa UTK wyrażającej zgodę na oddanie podsystemu do eksploatacji. Złożenie wniosku o wydanie tej decyzji należy do obowiązków zarządcy.

4.1.1.2 Nowe uregulowania dla drogi kolejowej

Wynikający z Dyrektywy 57 obowiązek uzyskania certyfikatu weryfikacji WE podsystemu jest szczególnie istotny dla krajów modernizujących drogi kolejowe wraz z pozostałymi budowlami z udziałem funduszy europejskich, bowiem np. dla dopuszczenia zmodernizowanego odcinka toru kolejowego do eksploatacji staje się obowiązkowo wymagany certyfikat weryfikacji WE dający gwarancję, że zastosowane w modernizacji produkty oraz ich montaż jest zgodny z prawem wspólnotowym, co zapewnia uzyskanie interoperacyjności.

Brak wiedzy, dotyczącej obowiązku stosowania nowych uregulowań unijnych odnośnie dopuszczania podsystemów kolei do rynku, może spowodować poważne zagrożenia, szczególnie dla beneficjentów środków unijnych oraz dla innych polskich firm działających na rynku kolejowym.

Nowe uregulowania unijne odnoszą się do następujących zagadnień:

- nowego sposobu definiowania branż kolejowych, czyli podziału całego systemu kolei na podsystemy strukturalne i funkcjonalne, poprzez określenie w poszczególnych TSI wymagań jakie te podsystemy mają spełniać,
- sposobu dopuszczania do eksploatacji zmodernizowanego odcinka linii kolejowej (podsystemu „infrastruktura”), przez krajowy organ odpowiadający za bezpieczeństwo,
- przeprowadzania procesu certyfikacji zmodernizowanego odcinka linii kolejowej z wymaganiami interoperacyjności, czyli przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu „infrastruktura” oraz w zakresie zasad współpracy jednostki notyfikowanej z uczestnikami procesu certyfikacji, czyli zarządcami infrastruktury, biurami projektowymi i firmami wykonawczymi,
- wymagań dotyczących interoperacyjności podsystemu „infrastruktura”, a zawartych w TSI Infrastruktura, TSI PRM oraz TSI Tunele, które podają wprost, lub poprzez przywołanie technicznych i funkcjonalnych wymagań dotyczących interoperacyjności.

Zgodnie z pkt. 2.1 Załącznika II do Dyrektywy 57, podsystem „infrastruktura” obejmuje tory, rozjazdy, obiekty inżynierskie (mosty, tunele itd.), infrastrukturę towarzyszącą na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne.

Procedura weryfikacji WE obejmuje sprawdzenie podsystemu „infrastruktura” i jego ocenę pod kątem zgodności. Sprawdzenie to obejmuje cały podsystem, jego części lub etapy i jeśli wynik oceny jest pozytywnym, to kończy się wydaniem stosownego certyfikatu.

Kluczową sprawą dla przeprowadzenia oceny zgodności podsystemu z wymaganiami TSI jest poprawność i kompletność dokumentów (tzw. Dokumentacja Techniczna), które posłużą później zarządcy infrastruktury do sporządzenia Deklaracji weryfikacji WE podsystemu, niezbędnej do ubiegania się przez niego o zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.

ocena
zgodności
podsystemu z
TSI na
podstawie
dokumentacji
technicznej

Zgodnie z wymogami zawartymi w odpowiednich aktach prawnych najistotniejsze elementy wchodzące w skład dokumentacji technicznej, to:

- upoważnienie Wnioskodawcy przez zarządcę infrastruktury do ubiegania się o przeprowadzenie weryfikacji WE podsystemu,
- opis ogólny wnioskowanego podsystemu, zawierający m.in.:
 - a. nazwę inwestora, zarządcy i użytkownika linii kolejowej,
 - b. szczegółową lokalizację i opis ocenianego podsystemu,
 - c. kategorię linii wg TSI Infrastruktura,
 - d. projektowane parametry techniczno – eksploatacyjne (prędkość, nacisk na oś, skrajnia, długość pociągu),
 - e. osiągnięte parametry techniczno – eksploatacyjne,
 - f. wykaz części składowych wchodzących w skład ocenianego podsystemu,
- struktura przedsięwzięcia – opis formalno-prawny dla zbudowanego podsystemu,
- wykaz wszystkich składników interoperacyjności zawartych w podsystemie (w tym typy szyn, podkładów i przytwierdzenia), wraz z kopiami deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania i kopiami protokołów prób i badań składnika, przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane⁷⁰ (Uwaga: patrz przypis 62)
- wszystkie pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania

⁷⁰ Ustawa o transporcie kolejowym art. 25cb Uwaga: przyjęty zapis odnośnie kopii protokołów prób i badań składnika, przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane jest bardzo problematyczny z uwagi na ogrom dokumentacji, która byłaby gromadzona zupełnie bez potrzeby!

i budowy (o ile są dostępne) wraz z pośrednimi deklaracjami weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania i budowy,

- plany inżyniersko – konstrukcyjne, tj. projekty budowlane lub wykonawcze, zawierające pełny zakres przebudowy, oraz uwzględniające informacje wynikające z wymagań Dyrektywy 57 i właściwych TSI (szczegółowy zakres opisano w pkt. 6),
- warunki użytkowania w zakresie eksploatacji podsystemu, zgodnie z obowiązującymi wytycznymi i instrukcjami wewnętrznymi, istotne i zakładane jako dopuszczalne dla prawidłowej jego eksploatacji,
- warunki użytkowania w zakresie utrzymania podsystemu wraz z dokumentacją techniczną dotyczącą utrzymania, w tym m.in. plan utrzymania wg TSI Infrastruktura, akceptowany przez zarządcę infrastruktury, zawierający zestaw wartości w odniesieniu do progów natychmiastowego działania oraz informację o podjętych środkach na wypadek przekroczenia ustanowionych wartości (np. ograniczenia prędkości, czas trwania naprawy),
- Certyfikaty WE zgodnie z aktami prawnymi wynikającymi z Traktatu,
- sprawozdanie oceniającego dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do oceny ryzyka,
- wykaz zastosowanych norm zharmonizowanych, w tym również ich części,

Bardzo ważnym jest więc aby Wnioskodawca orientował się jakie dokumenty i informacje powinien złożyć wraz z wnioskiem o dopuszczenie do eksploatacji, ale istotne jest również, aby w przypadku, gdy nie jest on Zarządcą infrastruktury, wiedział, jakie dokumenty i informacje powinien od Zarządcy otrzymać.

Istotnym aspektem wydaje się być również przywołanie w TSI Infrastruktura norm europejskich w kontekście niektórych ocenianych właściwości podsystemu. Stąd wynika konieczność uwzględnienia w dokumentacji projektowej wymogów z nich wynikających. Np. w przypadku projektowania skrajni budowli, projektant winien wziąć pod uwagę zapisy a w tym przypadku dokonać obliczeń, wg następujących norm:

- PN-EN 15273-1:2010 Kolejnictwo - Skrajnie - Część 1: Postanowienia ogólne – Wymagania wspólne dla infrastruktury i pojazdów szynowych,
- PN-EN 15273-3 Kolejnictwo - Skrajnie - Część 3: Skrajnie budowli,

Są one wprowadzane przyjęte do stosowania jako polskie normy, natomiast pozostają w języku oryginalnym, głównie angielskim.

Dotyczy to także takich norm, jak:

- PN-EN 15528:2008 Kolejnictwo - Klasyfikacja linii w odniesieniu do oddziaływań pomiędzy obciążeniami granicznymi pojazdów szynowych a infrastrukturą,
- PN-EN 13803-2:2007 Kolejnictwo - Tor - Parametry projektowania toru w planie - Tor o szerokości 1435 mm i większej - Część 2: Rozjazdy, skrzyżowania i inne porównywalne przypadki z nagłymi zmianami krzywizn.

Zawartość dokumentacji projektowej

Dotychczasowe wymagania w zakresie sporządzania dokumentacji projektowej nie przewidują konieczności zamieszczania w niej przez projektanta np.: obliczeń projektowanej skrajni budowli dla toru położonego na prostej oraz toru położonego w łukach, tabelarycznego zestawienia projektowanych wartości granicznych ekwiwalentnej stożkowatości w odniesieniu do projektowanej prędkości, czy też uzasadnienia dla przyjętych rozwiązań projektowych, mających doprowadzić istniejący obiekt inżynierski do poziomu interoperacyjności, właściwego dla kategorii przyporządkowanej do linii kolejowej, na której znajduje się obiekt.

zawartość
dokumen-
tacji
projektowej

Według nowych uregulowań projekt powinien zawierać m.in. oprócz pełnego zakresu przebudowy wszystkie niezbędne obliczenia (np. obliczenia skrajni), przyjęte do projektowania parametry techniczno-eksploatacyjne oraz geometryczne toru i zestawów kołowych.

Inne istotne informacje, które z punktu widzenia interoperacyjności podsystemu „infrastruktura”, powinna zawierać dokumentacja projektowa dotyczą m.in.:

- zestawienia tabelarycznego pochyłeń torów,
- zestawień tabelarycznych parametrów wszystkich łuków poziomych, zawierających promienie, przechyłki, niedobory przechyłek, długości ramp przechyłkowych, długości krzywych przejściowych, wskaźniki zmian przechyłki, przyspieszenia niezerównoważone,
- sposobu wykonania przejścia od projektowanego toru z pochyleniem poprzecznym szyny do projektowanego toru bez pochylenia,
- tabelarycznego zestawienia wszystkich parametrów peronów,

- projektowanych wartości odstępów izolacyjnych między systemem górnej sieci jezdnej a elementami obiektów znajdujących się w pobliżu,
- projektowanego sposobu zabezpieczenia przeciwporażeniowego budowli i obiektów znajdujących się połu oddziaływania sieci trakcyjnej.

Przedstawione powyżej aspekty związane z certyfikacją podsystemu „infrastruktura”, a dotyczące w dużej mierze z właściwą zawartością Dokumentacji Technicznej, składanej z Wnioskiem o ocenę, stanowią wstępny, choć bardzo istotny element procesu certyfikacji. Od zrozumienia i właściwego spełnienia wymagań w tym zakresie zależy w końcowym efekcie otrzymanie przez zarządcę infrastruktury zezwolenia na dopuszczenie interoperacyjnego podsystemu do eksploatacji.

Przytoczone argumenty wskazują, jak ważną rolę przewidziano dla polskich firm kolejowych w zakresie interoperacyjności systemu kolei oraz pokazują, iż tylko prawidłowe przygotowanie do nowych uregulowań unijnych wszystkich uczestników rynku kolejowego w Polsce umożliwi właściwe wdrożenie wymaganych zasad unijnych w życie.

4.1.2. Energia

Urządzenia wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny umożliwiać osiągnięcie przez pociągi określonego stopnia wydajności. Funkcjonowanie podsystemu i jego elementów nie może szkodzić bezpieczeństwu pociągów lub ludzi (użytkowników), obsługi, osób mieszkających w pobliżu torowiska oraz osób trzecich) oraz negatywnie wpływać na środowisko naturalne.

Użyte podzespoły muszą wytrzymać wszelkie normalne lub wyjątkowe obciążenia w okresie ich eksploatacji. Związane z bezpieczeństwem następstwa każdej przypadkowej awarii muszą być ograniczone przy zastosowaniu odpowiednich środków.

Elementy podsystemu (sieć trakcyjna, zabezpieczenia zwarciovowe itp.) muszą być zgodne z urządzeniami zainstalowanymi w i na pojazdach trakcyjnych.

Zagadnienia energii reguluje decyzja Komisji z dnia 26 kwietnia 2011 roku dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁷¹. Decyzję tę w odniesieniu do tuneli kolejowych uzupełnia decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2007 roku dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁷².

W podsystemie „Energia” wyróżnia się tylko jeden składnik interoperacyjności – sieć jezdna.

Do czasu wejścia w życie dyrektywy 2008/57/WE sieć jezdna była dopuszczana do eksploatacji na podstawie świadectw typu wydawanych przez prezesa UTK. Podstawą wydania świadectwa typu był pozytywny wynik badań określonych Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku „w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych” przeprowadzonych przez wyznaczone jednostki upoważnione na podstawie rozporządzeni ministra właściwego do spraw transportu kolejowego. Cały podsystem oraz jego elementy, z wyjątkiem sieci jezdnej, nie wymagały dopuszczeń do eksploatacji.

Po wejściu w życie zmian do ustawy o transporcie kolejowym wdrażających do polskiego porządku prawnego dyrektywę 2008/57/WE dopuszczanie do eksploatacji podsystemu „Energia” i jego składnika interoperacyjności będzie głównie przeprowadzane w tzw. trybie interoperacyjnym, zgodnie z którym dla wprowadzenia na rynek kolejowy składnika interoperacyjności lub dopuszczenia do eksploatacji podsystemu konieczne jest uzyskanie odpowiednio przez producenta lub zarządcę infrastruktury certyfikatu zgodności składnika interoperacyjności lub certyfikatu weryfikacji WE podsystemu „Energia”.

Ocena zgodności składnika interoperacyjności – sieć jezdna – dokonywana jest z zastosowaniem modułów oceny:

71 Nr 2011/274/UE Dz. U. L 126 z dnia 14 maja 2011 r.

72 Nr 2008/163/WE Dz. U. L 64 z dnia 7 marca 2008 r.

- CA lub CH – sieci jezdne wprowadzone do obrotu w UE przed wejściem w życie TSI „Energia”;

- CB + CC lub CH1 – sieci jezdne wprowadzone do obrotu w UE po wejściu w życie TSI „Energia”.

Opis modułów jest następujący:

- CA Wewnętrzna kontrola produkcji
- CB Badanie typu WE
- CC Zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji
- CH Zgodność w oparciu o pełny system zarządzania jakością
- CH1 Zgodność w oparciu o pełen system zarządzania jakością ze sprawdzeniem projektu

W przypadku sieci jezdnych wprowadzonych do obrotu przed opublikowaniem TSI „Energia” typ uważa się za zatwierdzony i dlatego badanie typu WE (moduł CB) nie jest konieczne, pod warunkiem wykazania przez producenta lub zarządcy infrastruktury, że próby i weryfikację sieci jezdnej przeprowadzone dla poprzednich zastosowań w porównywalnych warunkach uważa się za pomyślnie zakończone i że są one zgodne z wymaganiami TSI. W takim wypadku oceny te zachowują swoją ważność dla nowego zastosowania. Jeżeli nie jest możliwe wykazanie, że dane rozwiązanie zostało w przeszłości sprawdzone z wynikiem pozytywnym, stosuje się procedurę dotyczącą składników interoperacyjności wprowadzonych na rynek UE po opublikowaniu TSI.

Do celów procedury weryfikacji WE podsystemu „Energia” wnioskodawca lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Wspólnoty może wybrać:

- moduł SG: weryfikację WE w oparciu o weryfikację jednostkową, lub
- moduł SH1: weryfikację WE w oparciu o pełen system zarządzania jakością ze sprawdzeniem projektu.

4.1.3. Sterowanie

Urządzenia wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie „Sterowanie” oraz procedury związane z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny umożliwiać pociągom jazdę przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Części składowe podsystemu zainstalowane w kabinie maszynisty powinny umożliwiać niezakłóconą jazdę pociągu, zgodnie z założonymi warunkami, w całym systemie transeuropejskim. Urządzenia powinny być tak skonstruowane aby w warunkach awaryjnych zapewniały bezpieczny przejazd pociągu, który otrzymał już zezwolenie na jazdę⁷³.

Zagadnienia sterowania reguluje decyzja Komisji z dnia 28 marca 2006 roku dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁷⁴.

TSI
podsystemu
sterowanie

Decyzję tę poprzedzała decyzja Komisji z dnia 29 kwietnia 2004 r. modyfikująca załącznik A do decyzji Komisji 2002/731/WE z dnia 30 maja 2002 r. i ustanawiająca główną charakterystykę systemu klasy A (ERTMS) podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o którym mowa w dyrektywie 2001/16/WE⁷⁵.

Decyzja Komisji z dnia 28 marca 2006 roku została zmieniona decyzją Komisji z dnia 23 kwietnia 2008 roku zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁷⁶, oraz decyzją Komisji z dnia 20 grudnia 2007 roku dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach

⁷³ Ibidem § 14.

⁷⁴ Nr 2006/679/WE Dz. U. L 284 z dnia 16 października 2006 r., Dz. U. L 342 z dnia 7 grudnia 2006 r., Dz. U. L 67 z dnia 7 marca 2007 r.

⁷⁵ Nr 2004/447/WE Dz. Urz. L 155 z dnia 30 kwietnia 2004 r.

⁷⁶ Nr 2008/386/WE Dz. Urz. L 136 z dnia 24 maja 2008 r.

kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁷⁷.

Interoperacyjność systemu kolei zakładająca utworzenie jednolitego rynku kolejowego na obszarze Unii Europejskiej dotyczy również urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym (srk), określonych w szczególności w obu podsystemach „sterowanie” (urządzenia przytorowe i pokładowe).

Dla osiągnięcia założonego celu w kolejnictwie zostały zdefiniowane wymagania dla urządzeń, budowli i taboru kolejowego obowiązujące w całej Unii oraz wymagania dla jednostek odpowiedzialnych za ocenę, czy wymagania te zostały spełnione. Wymagania te w szczególności określone są TSI, ale również w wielu innych dokumentach (rozporządzeniach, normach technicznych) i w przepisach krajowych notyfikowanych w UE. Za ocenę zgodności podsystemów z wymaganiami odpowiedzialne są również jednostki notyfikowane w UE, w szczególności jednostki certyfikujące akredytowane w obszarze dyrektywy 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.

Z punktu widzenia obszaru oddziaływania w zakresie urządzeń srk najistotniejszymi sprawami są:

- dopuszczenia do eksploatacji podsystemów strukturalnych dotyczących sterowania ruchem (szczególnie określonych w TSI sterowanie – urządzenie przytorowe i urządzenia pokładowe);
- wymagania dla systemów i urządzeń srk oraz jednostek notyfikowanych w tym zakresie i określenie aktów normatywnych zawierających wymagania dla systemów i urządzeń srk.

77 Nr 2008/163/WE Dz. Urz. L 64 z dnia 7 marca 2008 r.

4.1.3.1 Dopuszczanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych dotyczących sterowania ruchem kolejowym.

Do czasu wejścia w życie dyrektywy 2008/57/WE urządzenia srk były dopuszczane do eksploatacji na podstawie świadectw typu wydawanych przez Prezesa UTK dla poszczególnych systemów i urządzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Podstawą wydania świadectwa typu był pozytywny wynik badań określonych Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku „w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych” przeprowadzonych przez wyznaczone jednostki upoważnione na podstawie rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu kolejowego.

Po wejściu w życie zmian do ustawy o transporcie kolejowym wdrażających do polskiego porządku prawnego dyrektywę 2008/57/WE dopuszczaniem do eksploatacji podsystemów „Sterowanie” będzie głównie przeprowadzane w tzw. trybie interoperacyjnym, zgodnie z którym dla wprowadzenia na rynek kolejowy składnika interoperacyjności lub dopuszczenia do eksploatacji podsystemu konieczne jest uzyskanie odpowiednio przez producenta lub zarządcę infrastruktury certyfikatu zgodności składnika interoperacyjności lub certyfikatu weryfikacji WE podsystemu „Sterowanie”.

Powyższe wymaga od producenta lub zarządcy infrastruktury wybrania właściwej jednostki notyfikowanej oraz tzw. modułu oceny a następnie przeprowadzenia wszystkich czynności związanych z realizacją oceny wg danego modułu, np. poddaniu badaniom przez jednostkę notyfikowaną wyrobu, projektu czy systemu zarządzania. Na podstawie certyfikatu producent lub zarządca infrastruktury sporządza deklarację zgodności, która wraz z kompletem dokumentacji technicznej może być podstawą dla wprowadzenia składnika na rynek kolejowy lub do ubiegania się o udzielenie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu.

nowe procedury

4.1.3.2 Wymagania dla systemów i urządzeń srk oraz jednostek notyfikowanych w tym zakresie

Zapewnienie interoperacyjności kolei wiąże się ze spełnieniem wymagań określonych w wielu dokumentach, zawierających odpowiednio szczegółowe wymagania. W systemie prawnym dotyczącym interoperacyjności systemu kolei dokumentami strategicznymi są dyrektywy.

Do 2008 roku w zakresie interoperacyjności kolei obowiązywały dwie dyrektywy – dyrektywa 96/48/WE odnosząca się do systemu kolei dużych prędkości i dyrektywa 2001/16/WE odnosząca się do systemu kolei konwencjonalnych. 17 czerwca 2008 roku została opublikowana dyrektywa 2008/57/WE, która zastąpiła wcześniejsze dyrektywy i wprowadziła wiele istotnych zmian. Dotyczą one nowego określenia wymagań jakie muszą spełnić podsystemy, oraz zmian procedury dopuszczania do eksploatacji podsystemów a także określenie minimalnych wymagań dla jednostek notyfikowanych oceniających spełnienie wymagań interoperacyjności składnika, czy podsystemu.

Zgodnie z zasadami prawa wspólnotowego dyrektywy zawierają wymagania ogólne i kierunkowe, stanowiące cel do osiągnięcia, a państwo członkowskie decyduje o sposobie transpozycji określonych przepisów do prawa krajowego. Bardziej szczegółowe wymagania zostały zawarte w tzw. technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI), które zawierają konkretne wymagania dla podsystemów strukturalnych, umożliwiające spełnienie wymagań zasadniczych określonych w dyrektywie w sprawie interoperacyjności.

Oprócz wymagań technicznych TSI wskazują także moduły oceny zgodności, które mają zastosowanie do oceny zgodności składników interoperacyjności i do weryfikacji WE podsystemów, czyli certyfikacji w obszarze kolejowym. Wszystkie moduły, które mające zastosowanie do systemu kolei, i które zostały przywołane w poszczególnych TSI, zostały opisane w Decyzji Komisji 2010/713/WE z dnia 9 listopada 2010 r.

nowe
wymagania

Wymagania techniczne określone w poszczególnych TSI w zakresie urządzeń srk są uzupełniane poprzez stosowanie wymagań zawartych w poszczególnych zharmonizowanych normach technicznych lub innych uznanych specyfikacjach (np.

kartach UIC). Zastosowanie się do rozwiązań określonych w normach technicznych pozwala na domniemanie zgodności z wymaganiami zasadniczymi.

Generalnie normy techniczne są dobrowolne do stosowania, ale jeśli projektant nie zastosuje się do rozwiązań proponowanych w tych normach, musi udowodnić że rozwiązanie, które proponuje jest równoważne. Jednak w odniesieniu do Dyrektywy 2008/57/WE zgodnie z artykułem 5 ustęp 8 normy techniczne wynikające z TSI są obowiązkowe do stosowania.

Ostatnią kategorią dokumentów zawierających wymagania dot. interoperacyjności stanowią różnego rodzaju przepisy krajowe – w Polsce głównie rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, WTWiO, czy regulacje wewnętrzne np. PKP PLK. Przepisy te mają zastosowanie do tzw. przypadków szczególnych (wymagań określonych w TSI osobno dla każdego z państw członkowskich), punktów otwartych (wymagań, dla których nie uzgodniono wspólnego podejścia w całej UE) lub odstępstw (np. w przypadku zastosowania rozwiązania nowatorskiego).

Wszystkie wymienione powyżej kategorie aktów normatywnych zawierają komplet wymagań dla poszczególnych podsystemów strukturalnych (w tym srk), które szczegółowo musi zidentyfikować każdy, kto zamierza uczestniczyć w procesie dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych. Istotne jest, aby zidentyfikować wszystkie mające zastosowanie wymagania oraz właściwie zrozumieć ich relację względem pozostałych i zakres ich stosowania. Szczegółowe wymagania mogą być identyfikowane na etapie opracowywania dokumentacji systemu jakości jednostki certyfikującej, kiedy wymagania te są przenoszone na poziom wewnętrznych wymagań jednostki.

Oprócz określenia kryteriów jakie powinno spełnić urządzenie (podsystem srk) konieczne jest wyznaczenie podmiotów odpowiedzialnych za ocenę, czy wymagania te faktycznie zostały spełnione. Państwa członkowskie (zgodnie z zasadami określonymi w europejskim Rozporządzeniu 765/2008 dot. systemu akredytacji) mogą wykonywać te zadania samodzielnie lub przekazać je odpowiednio wyspecjalizowanym jednostkom. Polska, podobnie jak inne kraje europejskie uprawnienia do przeprowadzania ocen wyrobu (weryfikacji WE podsystemu) przekazała akredytowanym jednostkom certyfikującym, które są notyfikowane (zgłaszane) Komisji Europejskiej.

Jednostki certyfikujące (podobnie jak inspekcyjne) działają jako tzw. strona trzecia, to znaczy niezależna od producenta wyrobu oraz jego użytkownika, czy organu nadzorującego dany rynek (UTK). Wszystkie jednostki certyfikujące działają zgodnie z podobnymi zasadami.

Zasadnicze wymagania w zakresie interoperacyjności kolei dla urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym określone zostały w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) dla podsystemu „Sterowanie”(ruchem kolejowym) – decyzja Komisji Europejskiej z dnia 28 marca 2006r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.⁷⁸ Uwaga:przypis!

Systemy i urządzenia srk podzielono na dwie klasy A i B.

Do systemów klasy A należy ERTMS składający się z ETCS i GSM-R, natomiast do klasy B należą systemy istniejące, będące w eksploatacji uznane lub dostosowywane do spełniania wymagań interoperacyjności kolei.

W Polsce do systemów klasy B zalicza się:

- SHP (Samoczynne Hamowanie Pociągu);
- radiołączność pociągowa w paśmie 150 MHz, z funkcją Radio-stop.

systemy srk
zgodnie z TSI

W okresie migracji do systemów klasy A może być stosowany tzw. Specyficzny Moduł Transmisyjny (STM) pośredniczący między urządzeniami pokładowymi ETCS (klasy A) a urządzeniami przytorowymi: systemem SHP oraz funkcją „Radio-stop” systemu radiołączności (klasy B).

Systemy klasy A - ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R opisane są szczegółowo w dokumentach powołanych bezpośrednio lub pośrednio w aktualizowanych załącznikach

⁷⁸ Już po redakcji niniejszego Raportu, dnia 23.02.2012 roku w dzienniku urzędowym UE została opublikowana nowa TSI dla podsystemu sterowanie (zarówno dużych prędkości jak i kolei konwencjonalnych), która zastępuje poprzednie TSI. Najnowszą decyzję Komisji Europejskiej nr 2012/88/UE w sprawie TSI „Sterowanie” należy stosować od dnia 23 sierpnia 2012 roku, tj. po sześciu miesiącach od ogłoszenia).

do TSI „Sterowanie”, takich jak specyfikacje obligatoryjne, specyfikacji o charakterze informacyjnym i obligatoryjne normy europejskie.

Składniki interoperacyjności podsystemu sterowanie zarówno dla kolei konwencjonalnych (jak i kolei dużych prędkości) podzielone są na dwie grupy:

- składniki interoperacyjności dla zespołu przytorowego;
- składniki interoperacyjności dla zespołu pokładowego.

Do składników interoperacyjności dla zespołu przytorowego należą:

- Przytorowa platforma bezpieczeństwa;
- RBC (Centrum Sterowania Radiowego);
- Urządzenia do radiowego przesyłania informacji uaktualniających;
- Eurobalisa;
- Europętla;
- Eurobalisa LEU;
- Europętla LEU;

Powyższe składniki i grupy składników muszą spełniać następujące wymagania zasadnicze:

- bezpieczeństwa;
- niezawodności i dostępności;
- zdrowia;
- ochrony środowiska naturalnego;
- kompatybilności technicznej;
- utrzymania;
- eksploatacji.

Szczególne wymagania dla podsystemu „Sterowanie” dotyczące bezpieczeństwa określają, że instalacje oraz procedury wykorzystywane w zakresie sterowania muszą umożliwiać przejazd pociągów na poziomie bezpieczeństwa odpowiadającym założeniom określonym dla sieci, a systemy sterowania powinny w sposób ciągły zapewniać bezpieczny przejazd pociągów posiadających zezwolenie na jazdę również w przypadkach awarii.

Między innymi kompatybilność techniczna wymaga aby wszelka nowa infrastruktura oraz nowy tabor wytworzony lub zaprojektowany po przyjęciu zgodnych systemów sterowania była dostosowana do korzystania z tych systemów, a urządzenia sterowania zainstalowane w kabinie maszynisty muszą umożliwiać normalne funkcjonowanie, w szczególnych warunkach, w całym systemie kolei.

Musi być zapewniona kompatybilność taboru z przytorowymi systemami detekcji pociągu, w szczególności systemów kontroli zajętości. Istotnym jest zapewnienie zgodności z przepisami interfejsów dla rejestracji danych oraz właściwej widoczności przytorowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

W ramach oceny zgodności systemów i urządzeń srk dokonuje się oceny podstawowych wymagań dotyczące urządzeń diagnostyki stanów awaryjnych taboru /DSAT/. Urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru /DSAT/ służą do wykrywania uszkodzeń elementów biegowych taboru podczas jazdy chroniąc tabor i infrastrukturę kolejową przed zniszczeniem oraz do podniesienia poziomu bezpieczeństwa i poprawy jakości przewozów. Mogą stanowić element wspomagania procesu utrzymania taboru poprzez weryfikację parametrów taboru – kierowanie taboru na przeglądy na podstawie zbieranych informacji diagnostycznych i śledzenia narastania niekorzystnych zjawisk występujących w częściach biegowych taboru.

Urządzenia DSAT powinny być przystosowane do monitorowania wszystkich typów pojazdów szynowych, biorąc pod uwagę typy konstrukcji układów łożysk osiowych i hamulców oraz różne średnice kół i ich rozstawy w wózkach pojazdów szynowych. Przy wyborze urządzeń DSAT i ich rozmieszczeniu na szlaku należy uwzględnić wymagania dotyczące funkcji i parametrów technicznych oraz interoperacyjności systemów kolejowych. Urządzenia te powinny spełniać wymagania techniczne i funkcjonalne dotyczące warunków pracy i bezpieczeństwa stawiane urządzeniom srk zawarte w dokumentach określanych przez Komisję Europejską oraz przyjętych do stosowania na terytorium RP.

W odniesieniu do TSI dot. podsystemu „Sterowanie” mają zastosowanie moduły do oceny składników interoperacyjności: CB+CD, CB+CF, CH2 oraz moduły do oceny podsystemów:

- urządzenia przytorowe:; SG, SB+SD, SB+SF, SH2
- urządzenia pokładowe: SB+SD, SB+SF, SH2

4.1.4. Tabor

Nowelizacja ustawy, tj. ustawa z dn. 19 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wchodząca w życie 28 stycznia 2012 roku związana jest z wdrożeniem dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie procedur wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji w odniesieniu do pojazdów kolejowych i podsystemów. W zakresie spójności systemu kolejowego zmienia sposób dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji (art. 13).

W myśl zmian Prezes UTK oprócz uprawnień związanych z dopuszczaniem do eksploatacji pojazdu kolejowego, otrzymuje także zadania związane z nadawaniem i zmianą europejskich numerów pojazdom kolejowym, prowadzeniem oraz aktualizacją krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

zmiany
dotyczące
taboru

Niestety w praktyce nie ma jeszcze rozporządzeń wykonawczych zastępujących dotychczasowe rozporządzenia odnośnie procedur związanych z dopuszczaniem taboru do eksploatacji.

Wymagania zasadnicze zawarte w dyrektywie o interoperacyjności są następujące.

Pojazdy kolejowe powinny być zaprojektowane i wyprodukowane w taki sposób, aby zapewniały kompatybilność elektromagnetyczną z urządzeniami, instalacjami lub sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać ⁷⁹.

Konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby chroniła pasażerów oraz przedziały pasażerskie i obsługi w czasie kolizji lub wykolejenia ⁸⁰.

wymagania
dotyczące
taboru

⁷⁹Ibidem § 8.

⁸⁰Ibidem § 16. ust. 1

Pojazdy kolejowe powinny być wyposażone w: a) systemy hamowania zapewniające charakterystykę hamowania oraz oddziaływania „koło-szyna”, których parametry są zgodne z konstrukcją torów i obiektów inżynierskich oraz z systemami sygnalizacji, b) system awaryjnego oświetlenia o natężeniu i czasie działania, zapewniającym wymagany poziom bezpieczeństwa, c) wewnętrzny system nagłaśniający umożliwiający obsłudze pociągu i personelowi nadzoru ruchu przekazywanie informacji pasażerom⁸¹.

Pojazdy kolejowe powinny być projektowane, konstruowane, budowane i eksploatowane w taki sposób aby: a) był ograniczony dostęp osób nieuprawnionych do urządzeń i instalacji elektrycznych znajdujących się pod napięciem, b) w przypadku zagrożenia pasażerowie, za pomocą odpowiednich urządzeń, mieli możliwość powiadomienia o nim maszynisty lub innego pracownika zatrudnionego przy obsłudze tego pojazdu, c) system otwierania i zamykania drzwi wejściowych zapewniał pasażerom bezpieczeństwo, d) były zapewnione odpowiednio oznakowane wyjścia awaryjne⁸².

Urządzenia i instalacje elektryczne stanowiące wyposażenie pojazdów kolejowych nie powinny obniżać poziomu bezpieczeństwa i zakłócać funkcjonowania urządzeń wchodzących w skład systemów sterowania ruchem⁸³.

Konstrukcja istotnych dla bezpieczeństwa i eksploatacji elementów wyposażenia pojazdów kolejowych, układów jezdnych, napędowych i hamowania oraz system kontroli i sterowania pojazdem kolejowym powinny, w dających się przewidzieć sytuacjach awaryjnych, umożliwiać jazdę pociągu bez ujemnych skutków dla pozostałych elementów wyposażenia tych pojazdów⁸⁴.

Urządzenia i instalacje elektryczne powinny być zgodne technicznie z urządzeniami wchodzącymi w skład podsystemu strukturalnego o nazwie „Sterowanie”⁸⁵.

81 Ibidem § 16. ust. 3. pkt. 1)

82 Ibidem § 16. ust. 3. pkt. 2)

83 Ibidem § 16. ust. 4

84 Ibidem § 17.

85 Ibidem § 18. ust. 1

Charakterystyki urządzeń do odbioru prądu zamontowanych na pojazdach trakcyjnych powinny umożliwiać im jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną, stosowanych w systemie transeuropejskim⁸⁶.

Zagadnienia taborowe regulują: decyzja Komisji z dnia 28 lipca 2006 roku dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁸⁷, decyzja Komisji z dnia 23 grudnia 2005 roku dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁸⁸, decyzja Komisji z dnia 26 kwietnia 2011 roku dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych⁸⁹.

TSI taborowe

Decyzje te w zakresie przewozów osób o ograniczonej możliwości poruszania się uzupełnia decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 roku dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁹⁰.

Z taborem, w większym lub mniejszym stopniu sprzężone są także inne specyfikacje związane ze sterowaniem ruchem kolejowym czy telematyką.

Przepisy unijne dotyczące taboru zostały wprowadzone stosunkowo niedawno. W ujęciu kalendarzowym wdrażanie przepisów unijnych i krajowych dotyczących przykładowo lokomotyw przedstawia się następująco:

86 Ibidem § 18. ust. 2

87 Nr 2006/861/WE Dz. U. L 344 z dnia 8 grudnia 2006 r. zmieniona decyzją 2009/107/WE

88 Nr 2006/66/WE Dz. U. L 37 z dnia 8 lutego 2006 r.

89 Nr 2011/291/UE Dz. U. L 139 z dnia 26 maja 2011 r.

90 Nr 2008/164/WE Dz. U. L 64 z dnia 7 marca 2008 r.

Rok 2009	
Najważniejsze wdrożenia	Uwagi
22 lipca 2009r. Dec. 2009/561/WE zmiana do Dec. 2006/679/WE	- wprowadza nowe brzmienie niektórych sekcji - narzuca stosowanie ERTMS (2012r. i 2015r.), - aktualizuje harmonogram wdrożeń ERTMS do 2020r.
16 października 2009r. Dyr. 2009/131/WE zmiana do Dyr. 2008/57/WE	- wprowadza nowe brzmienie zał. VII „Parametry do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji poj. niezgodnych z TSI – zestawienie zagadnień. - Nakłada obowiązek opracowania przepisów krajowych do 19 lipca 2010.
19 października 2009r. Dec. 2010/79/WE	- Wprowadza nowy załącznik A do TSI „Sterowanie” (zaktualizowane interfejsy do ERTMS)
30 listopada 2009r. Dec. 2009/965/WE	- Wprowadza „Wykaz stosowanych parametrów w celu klasyfikacji przepisów krajowych (dot. art.. 27 Dyr.. 2008/57)
Rok 2010	
Do 19 lipca 2010r.. Obowiązek wdrożenia przepisów Dyr. 2008/57 i Dec. 2009/965 (o interoperacyjności) do prawodawstwa krajowego	- Przepisy regulujące interoperacyjność w rozszerzonym zakresie staną się obowiązującym prawem w krajach członkowskich.
	- Projekt TSI Lok&pas uzyskał wstępną akceptację RISC (ostatnia instancja przed przekazaniem do KE)
Do końca 2010r. Zakończenie stosowania procedur dopuszczeniowych dla silników spalinowych z limitami etapu III A.	- Od tego czasu do procedur dopuszczeniowych kwalifikowane będą tylko silniki z limitami etapu III B. - Nadal można stosować silniki III A ale tylko do końca 2011r.
Do 24 grudnia 2010r. Państwa członkowskie przedstawią KE wprowadzone w życie przepisy Dyr.. 2008/110/WE (bezpieczeństwo kolei)	- Wprowadzone w życie zostaną przepisy dotyczące przypisania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w KRP - Zasady certyfikacji dostawców i zakładów utrzymania na różnych poziomach (I – V)
Rok 2011	
26.04.2011 Ogłoszenie TSI Lokomotywy i wagony pasażerskie (2011/291/UE)	
Do 31 grudnia 2011r. Państwa członkowskie przedstawią KE wprowadzone w życie przepisy Dyr.. 2011/18/UE	- Doprecyzowanie podziału podsystemów strukturalnych: sterowanie, energia i tabor, wchodzących w skład transeuropejskiego systemu kolei; - Sprecyzowanie procedur weryfikacji podsystemów strukturalnych niezgodnych z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, przeprowadzanych przez podmioty wyznaczone, w przypadku których zastosowanie mają przepisy

przepisy unijne
odnośnie taboru

	krajowe. - Dookreślenie przesłanek przeprowadzania pośredniej weryfikacji WE podsystemu oraz wydawania dokumentów jej towarzyszących: pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu oraz pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu.
Rok 2012	
<i>Od 01 stycznia 2012r. Obowiązek wdrożenia etapu III B Dyr.. 2004/26/WE dot. limitów emisji zanieczyszczeń</i>	- Do modernizacji pojazdów kolejowych mogą być już tylko stosowane silniki z limitami III B
<i>Od 01 stycznia 2012r. Zamawianie nowych pojazdów tylko z ETCS/GSM-R</i>	- Wyjątek stanowią pojazdy tylko do ruchu krajowego, lokalnego, manewrowego itp. - Państwo członkowskie może jednak wprowadzić dodatkowe wymogi dla ograniczania dostępu do szlaków wyposażonych w ERTMS lokomotywow niewyposażonym.
<i>Do stycznia 2012r. Rozszerzenie stosowania TSI na pojazdy i linie dotychczas nieobjęte</i>	- Wymaganiom zasadniczym z TSI będzie podlegał cały system kolei UE.
Rok 2015	
<i>Do 31 grudnia 2015r. Ocena realizacji wdrażania ERTMS oraz źródeł i poziomu dofinansowania</i>	- KE sprawdzi przestrzeganie założonego (zaktualizowanego) harmonogramu wdrażania ERTMS oraz zweryfikuje dofinansowanie – restrykcje dla opóźnień
<i>Od stycznia 2015r. Dopuszczanie do ruchu tylko lokomotywy z ETCS/GSM-R (łączność rozmówna)</i>	- Wyjątek stanowią pojazdy tylko do ruchu krajowego, lokalnego, manewrowego itp. - Państwo członkowskie może jednak wprowadzić dodatkowe wymogi dla ograniczania dostępu do szlaków wyposażonych w ERTMS lokomotywow niewyposażonym.
<i>Do 1 czerwca 2017r. Prawdopodobne zakończenie okresu przejściowego w stosowaniu TSI Lok&pas</i>	- Niezgodne z TSI dopuszczane po odnowieniu lub modernizacji tylko po przeprowadzeniu procedury „Derogacji” i za zgodą państwa członkowskiego i KE.

Wdrożenia przepisów unijnych i krajowych dotyczących lokomotyw

2009	2010	2011	2012	2015	od 2017
22 lipca 2009r. Dec. 2009/561/WE zmiana do Dec. 2006/679 wprow. Nowe brzmienie niektórych sekcji i narzuca stosow. ERTMS 16 października	do 19 lipca 2010r. Obowiązek wdrożenia przepisów Dyr. 2008/57/WE i Dec. 2009/965 do prawodawstwa krajowego (art.38) do końca 2010r. Wejście w życie TSI Tabor	do 31 grudnia 2011r.wprowadzone w życie przepisy Dyr. 2011/18/UE zmieniającej załączniki nr II, V, VII Dyr. 2008/57/WE	od 01 stycznia 2012r. Obowiązek wdrożenia etapu III B Dyr. 2004/26/WE dotyczącej limitów emisji zanieczyszczeń od 01 stycznia	do 31 grudnia 2015r. ocena realizacji wdrażania ERTMS i źródeł i poziomu dofinansowania od 01 stycznia 2015r. Dopuszczenia do ruchu tylko	Nowe pojazdy wprowadzane do muszą spełniać wszystkie najnowsze TSI, posiadać ETCS(poza wyjątkami opisanymi w przepisach), spełniać

szczegółowe
plany wdrożeń
uregulowań
dotyczących
lokomotyw

2009r.Dyr. 2009/131/WE wprowadza nowe brzmienie załącznika nr VII "Parametry do skontrołowania w celu dopuszczenia do eksploatacji poj. niezgodnych z TSI" – zestawienie zagadnień; z 30 listopada 2009, Nakłada obowiązek przepisów krajowych do 19 lipca 2010r. 19 października 2009r Dec. 2010/79/WE wprowadza nowy załącznik A do TSI "Sterowanie" (interfejsy do ERTMS) 30 listopada 2009r Dec. 2009/965/WE wprowadz. "Wykaz stosowanych parametrów w celu klasyfikacji przepisów krajowych (dot. art. 27 Dyr.2008/57)	(Lokomotywy i pojazdy pasażerskie) Obecnie dostępny jest projekt tego dokumentu do końca 2010r. Zakończenie stosowania procedur dopuszczeniowych silników spal. z limitami etapu III A do 24 grudnia 2010r. Państwa członkowskie przedstawi. Komisji przepisy Dyr. 2008/110/WE (o bezp. kolei)		2012r. Zamawianie nowych pojazdów tylko z ERTMS (wyjątek: ruch krajowy, regionalny, manewrowy) Państwa członkowskie mogą wprowadzać dodatkowe wymag. Ww. ma zastosowanie do GSM-R do stycznia 2012r. Rozszerzenie stosowania TSI na pojazdy i linie dotychczas nieobjęte	pojazdów (lokomotywy) z ERTMS i GSM-R (łączność rozmówna) wyjątki: krajowy, regionalny, manewrowy) Państwa członkowskie mogą wprowadzać dodatkowe wymag. Ww. ma zastosowanie do GSM-R do 1 czerwca 2017r. zakończenie okresu przejściowego w stosow. TSI Tabor (Lokomotywy i poj. pasaż)	najnowsze kryteria dot. zanieczyszczeń w spalinach
--	---	--	--	---	---

4.2. Podsystemy funkcjonalne

Stosowane przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury zasady eksploatacji i utrzymania transeuropejskiego systemu, w tym systemy zapewnienia jakości w zakładach utrzymania taboru oraz na stanowiskach zarządzania ruchem kolejowym, a także posiadane kwalifikacje i szkolenia odbyte przez zatrudniony tam personel, powinny zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa funkcjonowania, niezawodność, dyspozycyjność i efektywność transeuropejskiego systemu⁹¹.

Tworzące system kolei podsystemy funkcjonalne (ruch kolejowy, utrzymanie, aplikacje telematyczne określone oddzielnie dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych) są opisane przez odpowiednie TSI (za wyjątkiem utrzymania), które jednak obecnie zawierają następującą (lub podobną) adnotację „Z racji, iż niniejsza TSI nie określa jeszcze składników interoperacyjności, nie omówiono w niej zagadnień dotyczących oceny.”⁹²

wprowadzenie
zasad
interoperacyj-
ności w
podsystemach
funkcjonalnych

Podsystemy funkcjonalne nie wymagają dopuszczania do eksploatacji, a co za tym idzie nie podlegają procedurom weryfikacji WE, tak jak podsystemy strukturalne; TSI dla podsystemów funkcjonalnych są stosowane w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego.

Tak więc ramy układu podsystemów funkcjonalnych dopiero w przyszłości mogą zostać wypełnione uszczegółowionymi zapisami. Obecnie pojęcie *podsystemy funkcjonalne* oznacza przede wszystkim procedury umożliwiające spójne funkcjonowanie systemu kolei oraz systemy informowania, w tym systemy monitorujące, rezerwacji, płatności, wraz z urządzeniami oraz oprogramowaniem, które są niezbędne dla działania tych systemów i procedur.⁹³

⁹¹ Ibidem § 22.

⁹² Decyzja Komisji 2011/314/UE TSI ruch kolejowy, str. 32, pkt. 6.1.

⁹³ Ustawa o transporcie kolejowym, art. 25a, ust. 3

W zakresie podsystemów funkcjonalnych należy wspomnieć o podstawowych odniesieniach w przepisach do tej tematyki.

ruch kolejowy

Procedury związane z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny umożliwiać pociągom jazdę przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa⁹⁴.

ruch kolejowy

Zagadnienia ruchu kolejowego reguluje decyzja Komisji z dnia 12 maja 2011 roku w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁹⁵. Decyzję tę poprzedzała decyzja Komisji z dnia 11 sierpnia 2006 roku w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁹⁶.

utrzymanie

Urządzenia techniczne oraz procedury utrzymania stosowane w zakładach utrzymania taboru powinny zapewnić bezpieczne funkcjonowanie podsystemu o nazwie utrzymanie oraz nie powinny: 1) stanowić zagrożenia dla zdrowia oraz bezpieczeństwa personelu zakładów; 2) przekraczać dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń lub natężeń innego rodzaju uciążliwości dla środowiska⁹⁷.

utrzymanie

Urządzenia wchodzące w skład podsystemu funkcjonalnego o nazwie utrzymanie powinny zapewniać bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i wygodę ich użycia przez personel zakładów utrzymania taboru przy obsłudze wszystkich typów pociągów w transeuropejskim systemie, dla których zostały one przeznaczone⁹⁸.

Zagadnienia utrzymania nie zostały jeszcze kompleksowo uregulowane. Jedynie w sposób pośredni i tylko w zakresie wagonów towarowych reguluje je rozporządzenie Komisji (UE) Nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007⁹⁹.

⁹⁴ Ibidem § 14.

⁹⁵ Nr 2011/314/UE Dz. U. L 144 z dnia 31 maja 2011 r.

⁹⁶ Nr 2006/920/WE Dz. U. L 359 z dnia 18 grudnia 2006 r.

⁹⁷ Ibidem § 19.

⁹⁸ Ibidem § 20.

⁹⁹ Dz. U. L 122 z dnia 11 maja 2011 r.

aplikacje telematyczne

Aplikacje telematyczne stosowane przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych powinny zapewnić jakość usług dotyczących przewozów pasażerskich i towarowych na minimalnym poziomie ustalonym dla transeuropejskiego systemu, a w szczególności: 1) bazy danych, oprogramowanie komputerowe i protokoły komunikacyjne, wykorzystywane dla realizacji aplikacji telematycznych, powinny być tak zaprojektowane aby zapewnić jak największe możliwości wymiany danych pomiędzy różnymi aplikacjami oraz różnymi operatorami systemów telematycznych; 2) aplikacje telematyczne, o których mowa w pkt. 1, powinny zapewnić łatwy dostęp do informacji ich użytkownikom; 3) sposób użycia, modyfikacji, zarządzania i utrzymania baz danych, oprogramowania komputerowego i protokoły komunikacyjne powinny zapewniać efektywność funkcjonowania i jakość systemów telematycznych na poziomie wymaganym w transeuropejskim systemie; 4) eksploatacja systemów telematycznych powinna odbywać się przy zapewnieniu warunków dotyczących ergonomii i ochrony zdrowia użytkowników, określonych odrębnymi przepisami; 5) gromadzenie i przesyłanie danych powinno być prowadzone z uwzględnieniem zróżnicowania zawartości i struktury danych dotyczących bezpieczeństwa funkcjonowania transeuropejskiego systemu¹⁰⁰.

aplikacje
telematyczne

Aplikacje telematyczne w przewozach pasażerskich

Skuteczne wzajemne połączenie systemów teleinformatycznych poszczególnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych uznaje się za istotne, w szczególności w zakresie udzielania aktualnych informacji oraz usług sprzedaży biletów pasażerom¹⁰¹.

Aplikacje telematyczne w przewozach pasażerskich powinny obejmować wymianę informacji w zakresie następujących aspektów: systemy udzielania pasażerom informacji przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem, wystawianie biletów w kasach biletowych, w automatach biletowych, w pociągach, za pośrednictwem telefonu, Internetu lub innych powszechnie dostępnych technologii informatycznych, zarządzanie połączeniami między pociągami i połączeniami z innymi środkami transportu¹⁰².

¹⁰⁰ Ibidem § 23.

¹⁰¹ Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r., pkt. (4)

¹⁰² Ibidem pkt. (5)

Zagadnienia telematyczne w transporcie osobowym reguluje rozporządzenie Komisji (UE) Nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei¹⁰³.

Aplikacje telematyczne w przewozach towarowych

Handlowa eksploatacja pociągów, wagonów i jednostek intermodalnych w transeuropejskiej sieci kolejowej wymaga sprawnej wymiany informacji pomiędzy poszczególnymi zarządcami infrastruktury, przewoźnikami kolejowymi oraz innymi dostawcami usług. Od takiej zgodności wymiany zależą poziomy osiągnięć, bezpieczeństwa, jakości usługi oraz kosztów, a także w szczególności interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej¹⁰⁴.

Zagadnienia telematyczne w transporcie towarowym reguluje rozporządzenie Komisji (WE) 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych¹⁰⁵.

103 Dz. U. L 123 z dnia 12 maja 2011 r.

104 Rozporządzenie Komisji (WE) 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r., TSI pkt. 1.1.

105 Dz. U. L 13 z dnia 18 stycznia 2006 r.

5. Polskie jednostki notyfikowane

Jednostki notyfikowane działające w obszarze dyrektywy 2008/57/WE spełniają wymagania określone w różnych aktach normatywnych. Ogólnym dokumentem w tym zakresie jest tzw. niebieski przewodnik po dyrektywach nowego podejścia, który zawiera wytyczne dot. stosowania tzw. dyrektyw nowego podejścia (taką dyrektywą jest również dyrektywa 2008/57/WE). Szereg wymagań w oparciu o które działają jednostki notyfikowane zostało określonych przy akredytacji tych jednostek w odpowiednich normach i dokumentach akredytacyjnych wydawanych przez Polskie Centrum Akredytacji (PCA) oraz przez organy z współpracujące (np. EA, IAF).

Ponadto jednostki te zostały określone w ustawie o systemie oceny zgodności oraz ustawie o transporcie kolejowym.

Jednostki notyfikowane dzielą się na:

- notyfikowane laboratoria;
- notyfikowane jednostki certyfikujące;
- notyfikowane jednostki kontrolujące.

podział jednostek
notyfico-
wanych

Zadaniem laboratorium notyfikowanego jest przeprowadzenie sprawdzeń, pomiarów, badań i testów składników interoperacyjności oraz podsystemów w celu wykazania zgodności z odpowiednimi TSI oraz normami zharmonizowanymi.

zadania jednostek
notyfico-
wanych

Notyfikowaną jednostką certyfikującą jest podmiot niezależny od podmiotu wprowadzającego składnik interoperacyjności lub podsystem do obrotu. Zadaniem jednostki certyfikującej jest wykazanie na wniosek podmiotu wprowadzającego składnik interoperacyjności lub podsystem do obrotu, że należycie zidentyfikowany wyrób są zgodne z zasadniczymi lub szczegółowymi wymaganiami, czego dokonuje na podstawie własnych działań oraz wyników sprawdzeń, pomiarów, badań i testów składników interoperacyjności oraz podsystemów na zgodność z odpowiednimi TSI oraz normami zharmonizowanymi wykonanych przez notyfikowane laboratoria.¹⁰⁶

¹⁰⁶ Badania i pomiary do celów interoperacyjności, pod pewnymi warunkami i na odpowiedzialność jednostki notyfikowanej, mogą być wykonywane przez inne laboratoria (np. tylko akredytowane), które nie są notyfikowane.

Notyfikowana jednostka kontrolująca prowadzi swoje działania na wniosek UTK lub użytkownika, który domniema, że składnik interoperacyjności lub podsystem, który otrzymał certyfikat zgodności lub weryfikacji WE podsystemu nie jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami.

Zadaniem jednostki kontrolującej jest ponowne sprawdzenie projektu wyrobu, wyrobu oraz ustalenia ich zgodności z zasadniczymi wymaganiami.

W Polsce działają trzy laboratoria notyfikowane, jedna notyfikowana jednostka certyfikująca (patrz : uwaga pod tabelą) oraz jedna notyfikowana jednostka kontrolująca, których zakres notyfikacji podano w poniższej tabeli.

Nazwa i adres jednostki	Numer notyfikacji	Zakres notyfikacji
Laboratoria notyfikowane		
INSTYTUT KOLEJNICTWA ul. Chłopickiego 50 04-275 Warszawa	NB 1467	Składniki interoperacyjności i podsystemy: Infrastruktura; Energia; Sterowanie; Tabor; dla systemów kolei konwencjonalnej i dużych prędkości
INSTYTUT POJAZDOW SZYNOWYCH TABOR ul. Warszawska 181 61-055 Poznań	NB 1940	Składniki interoperacyjności i podsystemy: Infrastruktura; Tabor; dla systemów kolei konwencjonalnej i dużych prędkości
MOVARES POLSKA Sp. z o.o. LABORATORIUM BADAWCZE URZADZEŃ I SYSTEMÓW STEROWANIA TRANSPORTU SZYNOWEGO ul. Świętojerska 5/7 00-236 Warszawa	NB 1736	Składniki interoperacyjności i podsystemu Sterowanie dla systemów kolei konwencjonalnej i dużych prędkości
Notyfikowane jednostki certyfikujące		
INSTYTUT KOLEJNICTWA ul. Chłopickiego 50	NB 1467	Składniki interoperacyjności i podsystemy: Infrastruktura; Energia; Sterowanie;

wykaz polskich
jednostek notyfi-
kowanych

04-275 Warszawa		Tabor; dla systemów kolei konwencjonalnej i dużych prędkości
Notyfikowane jednostki kontrolujące		
TRANSPORTOWY DOZOR TECHNICZNY ul. Chałubińskiego 4 00-928 WARSZAWA	NB 1468	Składniki interoperacyjności i podsystemu Tabor dla systemów kolei konwencjonalnej i dużych prędkości

Aktualnie jednostką certyfikującą, posiadającą akredytację PCA i autoryzację Prezesa UTK jest także Certyfikacja Infrastruktury Transportu spółka z o.o. (CIT) z siedzibą we Wrocławiu ul. Klecińska 123 54-413 Wrocław *Wrocławski Park Technologiczny Budynek "Alfa"*. Zakres certyfikacji CIT obejmuje podsystem „infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnej.

6. Charakterystyka głównych problemów

6.1 Niedostateczna wiedza o systemie oceny zgodności

Wraz ratyfikacją w 1994 układu stowarzyszeniowego ze Wspólnotami Europejskimi Polska rozpoczęła proces harmonizacji prawa w celu dostosowania go do wymagań unijnych. W 1995 rozpoczęto prace wdrażające do polskiego prawa dyrektywy WE odnoszące się do wszystkich obszarów życia gospodarczego w Polsce. Obowiązująca od 1 stycznia 2003 r. ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r (Dz. U. Nr 166 poz. 1360 z późn. zmianami) o systemie oceny zgodności stanowiła i ciągle jeszcze stanowi podstawowy dokument o dostosowaniu polskiego systemu oceny zgodności do wymagań Unii Europejskiej. Na mocy tej ustawy powołane zostało Polskie Centrum Akredytacji, które podjęło zadania związane z akredytacją jednostek certyfikujących, laboratoriów badawczych i jednostek kontrolujących. Możliwy stał się proces notyfikacji jednostek w obszarze dyrektywy WE. Zaczęło obowiązywać prawo unijne w sytuacji gdy ciągle jeszcze podstawowymi wymaganiami były przepisy krajowe.

W zakresie certyfikacji zarysowały się trzy obszary: obowiązkowy wg wymagań unijnych (Dyrektywy, normy zharmonizowane i TSI), obowiązkowy wg wymagań krajowych (obowiązujące przepisy krajowe, normy krajowe), dobrowolny związany z certyfikacją zgodności z normami przedmiotowymi w odniesieniu do wyrobów nie stanowiących podstawowego znaczenia ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

niewystarczający poziom wiedzy uczestników rynku kolejowego

Mimo szkoleń i akcji informacyjnych organizowanych w celu propagowania informacji o wymaganiach certyfikacyjnych stan wiedzy w tym zakresie nie jest wystarczający. Poziom znajomości przez uczestników polskiego rynku kolejowego wymagań unijnych w zakresie standardów interoperacyjności jest zbyt niski. Dotyczy to zwłaszcza mniejszych firm działających na rzecz kolei.

W wielu przypadkach mylone są ze sobą notyfikowane jednostki certyfikujące z notyfikowanymi jednostkami kontrolującymi i laboratoriami notyfikowanymi. Pojęcia notyfikacji i certyfikacji są używane w wielu kontekstach i często źle interpretowane.

mylnie rozumiane pojęcia

Konsekwencją jest możliwość stosowania błędnych lub pomijania właściwych procedur. W szczególności, na przykład, oczekuje się wydawania certyfikatów zgodności przez notyfikowane laboratoria, gdy ten proces może być realizowany tylko przez notyfikowane jednostki certyfikujące. Często mylone są certyfikaty dobrowolne z obowiązkowymi oraz certyfikaty na zgodność z wymaganiami unijnymi i krajowymi. Ponadto, brak jest dostatecznej wiedzy, że posiadanie certyfikatu nie jest jednoznaczne z dopuszczeniem do eksploatacji.

Kolejny aspekt stanowi proces certyfikacji. Większość podmiotów nie podejmuje działań w kierunku uzyskania certyfikatów pośrednich: na etapie projektowania, budowy i oddawania do eksploatacji. Wynikiem tego może być brak certyfikatu z powodów błędów popełnionych np. na etapie projektowania.

Brak dostatecznej orientacji w aktualnych zmianach przepisów może rodzić skutki wpływające na wynik działalności gospodarczej, bowiem na przykład nie przeprowadzenie wymaganego procesu oceny zgodności może zdyskwalifikować wyrób czy usługę w postępowaniu przetargowym, uniemożliwić dostawę dla zamawiającego czy być przeszkodą w odbiorze wykonanej pracy.

Pojęcia zasad interoperacyjności i systemu oceny zgodności funkcjonują w polskim obrocie prawnym już od kilku lat, jednak dotyczyły one transportu szynowego, w praktycznym znaczeniu, w stopniu niewielkim, głównie z powodu fakultatywności stosowania. Wejście w życie zmian do Ustawy o transporcie kolejowym 28 stycznia 2012 roku diametralnie odmieniło ten stan. Procedury i obowiązki nałożone na uczestników rynku kolejowego obejmują (z niewielkimi wyjątkami) wszystkich i rozciągają się na całą sieć kolejową oraz wykonywane z jej użyciem przewozy.

Duże firmy, posiadające wyspecjalizowane komórki organizacyjne czy specjalistów w zakresie interoperacyjności i oceny zgodności dysponują odpowiednimi informacjami lub mogą stosunkowo szybko je zdobyć, lecz przeważająca część rynku oparta o mniejsze jednostki może mieć spore trudności w przystosowaniu się do zmian.

Stąd istnieje pilna potrzeba szerokiej akcji mającej na celu upowszechnienie wiedzy o interoperacyjności systemu kolei.

6.2 Luki w przepisach prawa

Wielu uczestników polskiego rynku kolejowego uważa aktualnie obowiązujące przepisy prawa krajowego w obszarze bezpieczeństwa i interoperacyjności za mało czytelne i prowadzące do rozbieżności w ich interpretacji. Należy również zwrócić uwagę na istniejące braki w implementacji, wynikające z faktu iż część przepisów wspólnotowych nie została poprawnie transponowana do prawa krajowego. Praktyka wykazała również problemy w ramach przepisów interdyscyplinarnych jak na przykład na styku prawa kolejowego i budowlanego.

błędy transpozycji
prawa
wspólnotowego

Przykładem niejasności w sposobie transpozycji prawa UE na grunt polski jest wprowadzenie w Ustawie o transporcie kolejowym w art. 25 a pkt 2 pojęcia „podsystem”. Użyte sformułowanie wskazuje na to, iż w rozumieniu Ustawy podsystemami strukturalnymi systemu kolei są wyłącznie infrastruktura, energia, sterowanie i tabor. W świetle dalszych przepisów dotyczących oceny zgodności oraz dopuszczenia do eksploatacji, gdzie jest mowa o podsystemie, można rozumieć, iż np. zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji Prezes UTK wydaje wyłącznie w czterech przypadkach czyli dla podsystemu infrastruktura, tabor, sterowanie i energia.

niejednoznacz-
ność pojęcia
„podsystem”w
ustawie o TK

Użyta w Ustawie definicja podsystemu („Podsystem jest to część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei.”) odwołuje się do części systemu kolei dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania interoperacyjności. A zatem interpretacja przepisów odnoszących się do podsystemu systemu kolei musi odnosić się do pojęcia „podsystem systemu kolei lub jego część, jeżeli ustanowione zostały dla niej zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności”. Niestety konstrukcje użyte w Ustawie o transporcie kolejowym są nieprecyzyjne i mogą w tym względzie budzić wątpliwości interpretacyjne. W praktyce fakt ten ma duże znaczenie albowiem zakwalifikowanie konkretnego urządzenia, zestawu urządzeń czy budowli jako „podsystemu” lub „składnika interoperacyjności” ma poważne konsekwencje w przeprowadzaniu procedur związanych z oceną zgodności.

Innym szczegółowym przykładem niewłaściwej transpozycji jest kwestia przechowywania dokumentacji i okresy archiwizacji.

Załącznik I do decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w wymaganiach ustalonych dla poszczególnych modułów zawiera obowiązek przechowywania dokumentacji składnika interoperacyjności przez jego producenta przez okres wskazany w stosownej TSI, a w przypadku gdy w TSI nie wskazano tego okresu – przez okres 10 lat od daty wyprodukowania ostatniego składnika interoperacyjności¹⁰⁷, a w odniesieniu do dokumentacji technicznej podsystemu wymóg przechowywania dokumentacji technicznej przez wnioskodawcę przez cały okres eksploatacji podsystemu¹⁰⁸.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym stanowi natomiast, że „podmioty, o których mowa w art. 25cb ust. 3 i art. 25cc ust. 8, są obowiązane przechowywać dokumentację dotyczącą podsystemu i składnika interoperacyjności ... przez cały okres eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności”¹⁰⁹. A podmiotami tymi są „producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający...”¹¹⁰ oraz „producent składnika interoperacyjności albo jego upoważniony przedstawiciel albo podmiot wprowadzający składnik interoperacyjności na rynek ...”.

inne przykłady
błędów
transpozycji

Widać trzy bardzo istotne różnice – prawo polskie:

1. nie odróżnia składnika interoperacyjności od podsystemu stosując wobec nich tożsame wymogi,
2. nakłada obowiązek przechowywania całości dokumentacji na wszystkich uczestników rynku (gdy prawo wspólnotowe nakłada taki obowiązek wyłącznie na producenta lub wnioskodawcę),
3. zrównuje okresy przechowywania dokumentacji podsystemu i składnika operacyjności – określając je zawsze jako „cały okres eksploatacji”.

Jednak problemem najpoważniejszym zgodnie ze stanem prawnym z lutego 2012 roku stanowią nieprecyzyjnie sformułowane delegacje w Ustawie o transporcie kolejowym dla wydania przepisów wykonawczych do ustawy oraz brak tych przepisów wydanych przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

brak przepisów
wykonawczych

¹⁰⁷ Przykładowo Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 319/6 z dnia 4.12.2010, moduł CA, punkt 4.1.

¹⁰⁸ Przykładowo Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 319/6 z dnia 4.12.2010, moduł SB, punkt 10.

¹⁰⁹ Ustawa o transporcie kolejowym Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm., art. 25ca ust. 4

¹¹⁰ Ustawa o transporcie kolejowym Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm., art. 25cb ust. 3

Odnosne delegacje zakresie interoperacyjności systemu kolejowego dotyczą przede wszystkim dwóch rozporządzeń :

- *upoważnienie wynikające z art. 25t Ustawy o transporcie kolejowym zobowiązujące Ministra*

do wydania rozporządzenia określającego dla systemu kolei wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i listę Prezesa UTK , o której mowa w art. 25d ust.1

- *upoważnienie wynikające z art. 25ta Ustawy o transporcie kolejowym zobowiązujące Ministra do określenia :*

- 1) wykazu składników interoperacyjności dla podsystemów;
- 2) zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) procedur oceny zgodności podsystemów oraz treścideklaracji weryfikacji WE podsystemów;
- 4) procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz treści deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 5) wykazu parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnychz TSI;
- 6) podmiotów wyznaczonych do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.

przy wzięciu pod uwagę

- 1) wymagań niezbędnych dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei;
- 2) przepisów Unii Europejskiej odnoszących się do interoperacyjności systemu kolei.”;

Aktualnie (luty 2012) projekty wyżej wymienionych rozporządzeń były w fazie konsultacji i uzgodnień międzyresortowych.

Uwagi na temat przedmiotowych rozporządzeń zawarte sa w rozdziale „Podsumowanie i rekomendacje”

6.3 infrastruktura instytucjonalna

W porównaniu do rozwiązań legislacyjno-instytucjonalnych funkcjonujących w innych państwach członkowskich WE, m. in. w Niemczech, polski organ NSA posiada ograniczone możliwości uczestniczenia w procesie legislacyjnym.

zaplecze jednostek
notyfikowanych

W zakresie oceny zgodności podsystemów kolejowych i ich składników interoperacyjności działa w Polsce tylko 5 jednostek notyfikowanych, w tym trzy laboratoria badawcze, dwie jednostki certyfikujące (jedna z nich nie posiada jeszcze wpisu na liście jednostek notyfikowanych) i jedna jednostka kontrolująca. Jednostki te nie mają w kraju wspólnej platformy wymiany doświadczeń w zakresie interpretacji przepisów i wymagań, którymi się posługują. Zobligowane są natomiast do współpracy w ramach grupy koordynacyjnej NB Rail z siedzibą w Brukseli. Obligatoryjność uczestnictwa w pracach NB Rail wynika wprost z postanowień Dyrektywy 2008/57/WE artykuł 28 punkt 5 („Komisja tworzy grupę do spraw koordynacji jednostek notyfikowanych (dalej zwaną „grupą ds. koordynacji”), która omawia wszelkie sprawy związane ze stosowaniem procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania, o których mowa w art. 13 i Decyzji 768/2008, art. R17 pkt. 11, i procedury weryfikacji, o której mowa w art. 18, lub ze stosowaniem właściwych TSI.

Przedstawiciele państw członkowskich mogą brać udział w pracach grupy ds. koordynacji jako obserwatorzy”) oraz artykuł 30 punkt 4 („W razie uzasadnionej konieczności komitet może tworzyć grupy robocze wspomagające go w wypełnianiu jego zadań, w szczególności w celu koordynacji jednostek notyfikowanych”). Przedstawiciele jednostek notyfikowanych współpracują ze sobą w ramach 5 grup roboczych NB Rail oraz podczas posiedzeń plenarnych. Opracowywane są wspólnie rekomendacje do stosowania (RFU) oraz wyjaśnienia wątpliwości i pytań (Q&C) podczas realizowanych ocen zgodności. Dokumenty te po ich pozytywnym zaopiniowaniu przez ERA i zatwierdzeniu przez Komitet RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) stają się obligatoryjne do stosowania. Zatwierdzone dokumenty, a także opracowywane odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania (FAQ) umieszczane są na ogólnodostępnej stronie internetowej NB Rail.

W branży budowlanej działa w Polsce wiele jednostek notyfikowanych prowadzących ocenę zgodności wyrobów budowlanych. Wszystkie te jednostki są zrzeszone w organizacji krajowej, w ramach której odbywają spotkania w celu wymiany doświadczeń w interpretacji przepisów i norm, a także w celu przygotowania wspólnego stanowiska na narady organizacji międzynarodowej, która jest odpowiednikiem NB Rail. W dziedzinie kolejnictwa taka organizacja byłaby bardzo potrzebna, gdyż IK ponosi koszty na udział swego przedstawiciela w NB Rail, a informacje z tego gremium nie docierają do szerszej wiadomości.

konieczność
szerszej
współpracy z
organizacjami UE

Mimo, że UTK posiada uprawnienia do autoryzacji jednostek akredytowanych w celu notyfikacji ich do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, dotychczasowa praktyka wskazuje, że działalność UTK przejawia się głównie w obszarze przepisów krajowych.

potrzeba
zwiększenia
aktywności UTK
w procesach
legislacyjnych

Z obserwacji związanych z działalnością legislacyjną w Polsce widoczne są zbyt słabe formalne możliwości UTK uczestniczenia w procesie legislacyjnym. Widoczna jest potrzeba rozszerzenia kompetencji Prezesa UTK w zakresie inicjatywy legislacyjnej.

Procesy w zakresie autoryzacji oraz wdrażania do prawa krajowego wymagań wspólnotowych trwają bardzo długo, co może być wynikiem niedostatecznych zasobów ludzkich w UTK.

Na UTK spoczywa prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstąpienie, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw. Jest to kolejny obszar, w którym braki odpowiednich zasobów ludzkich mogą się przyczynić do czasu realizacji tych zadań i dotrzymywania terminów określonych w prawodawstwie krajowym i wspólnotowym.

Jednym z rozwiązań tej sytuacji może być zatrudnianie ekspertów lub podmiotów zewnętrznych, w szczególności do opracowywania analiz, opinii i projektów aktów prawnych. Przeszkodą jest brak odpowiedniego budżetu na taką działalność. Obecnie opiniowanie i zgłaszanie uwag do projektów aktów prawnych odbywa się na zasadzie „dobrej woli” podmiotów związanych z transportem kolejowym, które mają w przeważającej liczbie przypadków bardzo krótki czas na opracowanie swojej opinii. Powyższe wpływa negatywnie na jakość wprowadzanych w życie aktów prawnych.

7. Wady, zalety , szanse i zagrożenia nowego porządku prawnego

silne strony	słabe strony	szanse	Zagrożenia
Konieczność dostosowania procedur do stanu prawnego i dynamika działań przedsiębiorstw	Brak przepisów wykonawczych i dobrych praktyk	Decyzje polityczne i konsolidacja	Słabość instytucjonalna
<i>Mobilizacja środowiska w obliczu konkurencji</i>	<i>Niski stopień wiedzy o zasadach interoperacyjności i systemu oceny zgodności</i>	<i>Determinacja ministerstwa</i>	<i>Niedostateczna informacja</i>
<i>Nieuchronność konieczności wdrożenia interoperacyjności</i>	<i>Opóźnienie we wdrażaniu przepisów wykonawczych lub ich niska jakość</i>	<i>Pozycja UTK, istniejące i nowopowstałe notyfikowane jednostki certyfikujące i laboratoria krajowe</i>	<i>Ekspansja podmiotów z zagranicy</i>
<i>Wprowadzona implementacja dyrektywy 2008/57/WE</i>	<i>Błędy transpozycji i wątpliwości interpretacyjne</i>	<i>Współdziałanie organizacji pozarządowych takich jak SIRTIS, RBF, SITK</i>	<i>Zahamowanie procesów inwestycyjnych</i>
<i>Świadomość zagrożeń i przygotowania do wdrożeń w PKP PLK</i>	<i>Niedofinansowanie i słaba organizacja UTK</i>	<i>Szeroka kampania informacyjna</i>	<i>Możliwość utraty bądź konieczność zwrotu środków unijnych</i>
<i>Konieczność uporządkowania certyfikacji wyrobów dla kolei (nie tylko interoperacyjnych)</i>	<i>Brak dostatecznej ilości ekspertów</i>	<i>Uruchomienie szkoleń i warsztatów dla osób odpowiedzialnych za wdrożenie interoperacyjności</i>	<i>Opóźnienie możliwości konkurencyjności polskich przedsiębiorstw na rynkach EU</i>
<i>Wprowadzenie w znacznie większym zakresie uczciwej konkurencji między producentami</i>	<i>Błędy w legislacji krajowej</i>	<i>Zbudowanie współpracy z organami UE w zakresie uzyskania odstępstw</i>	<i>Wydłużenie procesów inwestycyjnych związane z obawą o właściwe sporządzenie OPZ i SIWZ</i>
<i>Konieczność uporządkowania krajowych wymagań dla wyrobów dla kolei</i>	<i>Brak synchronizacji na stoku prawa kolejowego i budowlanego</i>	<i>Stworzenie i wdrożenie zasad obsługi odstępstw na poziomie krajowym</i>	<i>Intensyfikacja działań prawnych przeciw Polsce w związku z 'wymaganiami blokującymi dostęp do rynku wyrobów dla kolei'</i>

8. Podsumowanie i rekomendacje

W związku z wejściem w życie z dniem 28.01.2012r. ustawy o zmianach do ustawy o transporcie kolejowym, która dokonuje transpozycji do polskiego porządku prawnego m.in. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie na poziomie ustawowym dprecyzowane zostały już wprowadzone do polskiego prawa ale dotychczas niemal nie stosowane wspólnotowe zasady i wymagania w zakresie dopuszczania do eksploatacji urządzeń, budowli i taboru (podsystemów strukturalnych i składników interoperacyjności). Jednocześnie pozostawiono jako obowiązujące dotychczasowe rozporządzenia nie w pełni spójne ze zmienioną ustawą. Niespójności te stają się poważną przeszkodą w przekazywaniu do eksploatacji szczególnie w kontekście wprowadzenia decyzjami Komisji Europejskiej wymagań i zasad dla konwencjonalnego transportu kolejowego w odniesieniu do drogi kolejowej, zasilania trakcyjnego i pojazdów. Za wyjątkiem projektów na zaawansowanym etapie realizacji konieczne staje się uzyskiwanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych, przeprowadzanie ocen zgodności produktów kolejowych (składników interoperacyjności), dopuszczanie do eksploatacji pojazdów kolejowych w innym trybie niż dotychczas obowiązujący. Wszystkie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych będą wydawane z uwzględnieniem nowych wymagań..

Powyższe zmiany mają zatem istotny wpływ na sposób działania oraz wymagania stawiane przedsiębiorstwom działającym na rynku kolejowym, dlatego też wymagają przygotowania wszystkich podmiotów do zapewnienia interoperacyjności. Działania przygotowawcze powinny zmierzać do identyfikacji wymagań interoperacyjności i bezpieczeństwa mających zastosowanie do produktów (składników interoperacyjności) i podsystemów strukturalnych (drogi kolejowej, taboru, urządzeń sterowania ruchem itp.), identyfikacji jakie wymagania mają zastosowanie do zakresu prowadzonej przez dany podmiot działalności oraz jakie dany podmiot ma możliwości ich spełnienia. Przygotowanie powinno obejmować także zagadnienia dot. współpracy z jednostkami notyfikowanymi odpowiedzialnymi za ocenę spełnienia wymagań interoperacyjności oraz właściwego przygotowywania dokumentacji projektowych.

Konieczne jest ich uwzględnianie w specyfikacjach przetargowych i w specyfikacjach produkcyjnych i budowlanych.

W dotychczas obowiązującym systemie produkt, inwestycja czy usługa w zakresie kolejnictwa była dopuszczana do eksploatacji w rezultacie procedur stosowanych przez UTK na bazie opinii jednostek upoważnionych. Obecnie składniki interoperacyjności nie będą musiały uzyskiwać świadectw dopuszczenia UTK ale odpowiednie certyfikaty od jednostek notyfikowanych. W zakresie podsystemów systemu kolei warunkiem ich dopuszczenia do eksploatacji jest zezwolenie wydawane przez Prezesa UTK. Jednym z podstawowych dokumentów potrzebnych do takiego zezwolenia będzie certyfikat weryfikacji WE podsystemu i wydana na jego podstawie deklaracja weryfikacji WE podsystemu.

Jak wspomniano we wstępie do raportu istnieje poważne zagrożenie, jeśli podmioty rynku kolejowego (przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, biura projektowe, producenci składników interoperacyjności, jednostki certyfikujące i laboratoria itp.) nie wdrożą nowych zasad to nie będą mogły uczestniczyć w modernizacji i budowie infrastruktury kolejowej i taboru, a w konsekwencji utracą polski krajowy rynek kolejowy na rzecz firm z innych państw, które dostosują się do wymagań unijnych. Firmy te muszą certyfikować swoje wyroby według reguł wspólnotowych. Niedostosowanie do wymagań interoperacyjności grozi także utratą finansowania ze środków unijnych, ponieważ inwestycje kolejowe, szczególnie współfinansowane z funduszy unijnych muszą być realizowane zgodnie z prawem wspólnotowym.

Powyższe argumenty wskazują, jak ważne jest pilne wdrożenie szkoleń i przygotowań w zakresie interoperacyjności systemu kolei wszystkich polskich firm kolejowych, co w efekcie umożliwi konieczne pilne wdrożenie nowych uregulowań unijnych oraz stosowanie wymaganych zasad unijnych przez wszystkich uczestników rynku kolejowego w Polsce..

Bardzo istotną sprawą jest również zagwarantowanie właściwej certyfikacji przez jednostki notyfikowane.

Obecnie funkcjonuje jedna (druga posiada akredytację i autoryzację a zatem po otrzymaniu formalnego wpisu na listę KE będzie jednostką notyfikowaną) ale prawdopodobnie nie będą one w stanie dokonać stosownych certyfikacji dla założonego w najbliższych latach zakresu modernizacji polskiej infrastruktury kolejowej i modernizowanego oraz nowego taboru kolejowego. Brak jakichkolwiek sprzyjających działań w zakresie powołania nowych jednostek certyfikujących oraz długotrwały i skomplikowany proces uzyskania notyfikacji nie rokuje w najbliższym czasie zmian w tym zakresie, co prawdopodobnie doprowadzi do konieczności zatrudniania jednostek zagranicznych. Będzie to powodować duże koszty certyfikacji i występowanie problemów w firmach budowlanych i dla inwestorów z powodu niezajomości naszej specyfiki kolejnictwa przez zagranicznych ekspertów i trudności językowych.

Z drugiej strony konieczne jest zagwarantowanie pełnej kompetencji jednostek notyfikowanych, gdyż to Polska jako kraj notyfikuje, czyli zgłasza, kompetencje takich jednostek, umożliwiając im świadczenie usług na terenie całej Wspólnoty. Ich ewentualne braki w kompetencji zgodnie z prawem unijnym są podstawą do występowania przez inne państwa członkowskie do Komisji Europejskiej z wnioskami o cofnięcie notyfikacji jednostek i mogą stanowić podstawę do roszczeń w stosunku do Polski jako państwa członkowskiego. Dlatego rozwiązaniem nie jest zbyt duża ilość jednostek notyfikowanych, ale silne jednostki notyfikowane gwarantujące zarówno wystarczające moce przerobowe jak i kompetencje merytoryczne i umożliwiające bezpieczne podejmowanie decyzji kończących proces dopuszczeń przez UTK. Jednostki te powinny mieć możliwość współpracy w zakresie certyfikacji także z innymi podmiotami przy czym to jednostki notyfikowane ponoszą odpowiedzialność za prawidłowe przeprowadzenie oceny w tym odpowiedzialność finansową. Dlatego powinny przejmując odpowiedzialność albo nadzorować indywidualnie ocenę prowadzoną dla potrzeb poszczególnych procesów oceny zgodności albo opierać się na certyfikowanych procedurach oceny i systemach zarządzania współpracujących podmiotów.

Odnosnie wprowadzania nowych uregulowań w zakresie oceny zgodności i dopuszczeń do eksploatacji w polskim kolejnictwie należy stwierdzić, iż zmiany te muszą być starannie przemyślane i precyzyjnie zapisane albowiem stopień skomplikowania przepisów w tym względzie może powodować niebezpieczeństwo różnych interpretacji a co za tym idzie sporów i zastrzeżeń opóźniających realizację inwestycji. Stąd wynikają poniższe rekomendacje dotyczące spójności przepisów prawa polskiego i przedsięwzięcia działań koordynujących.

1)W związku z wydaniem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 764/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego procedury dotyczące stosowania niektórych przepisów technicznych do produktów wprowadzonych legalnie do obrotu w innym państwie członkowskim oraz uchylającym decyzję nr 3052/95/WE należy określić w polskim ustawodawstwie jednolite i spójne zasady działania poszczególnych państwowych organów względem nie tylko typowych urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych i ich elementów wprowadzanych na rynek, ale wszystkich produktów, urządzeń budowli, pojazdów ich elementów i usług nie objętych ściśle dyrektywami interoperacyjności, a które wchodzą i są częścią składową danego podsystemu strukturalnego bądź składnika interoperacyjności.

2)Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszącego się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 należy ustalić:

- -jednolite procedury i zasady udzielania, oraz postępowania przy akredytacji i autoryzacji jednostek „typowo kolejowych” tzn. działających w ramach dyrektyw kolejowych; (opracowanie sektorowego programu akredytacji)
- -zasady wzajemnej współpracy między krajowymi jednostkami autoryzowanymi w zakresie dyrektyw kolejowych a innymi jednostkami autoryzowanymi powiązanymi z tymi jednostkami;
- -zasady wzajemnej współpracy organów nadzoru rynku z właściwymi organami w krajach trzecich w celu wymiany informacji i wsparcia technicznego, promowania i utrwalania dostępu do europejskich systemów, promowania działalności związanej z oceną zgodności, nadzorem rynku i akredytacją;

- -określić właściwe zadania dla Urzędu Transportu Kolejowego zapewniające spójność systemu kolejowego. Zakres tych zadań powinien dotyczyć również procesu przygotowania i realizacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych

Zadania te powinny być określone w ustawie o transporcie kolejowym i w innych przepisach, transponujących regulacje wspólnotowe, takich jak: ustawa o systemie oceny zgodności, a sposób realizacji zadań powinien uwzględniać doświadczenia w tym zakresie w innych państwach członkowskich.

3) Jak wynika z doświadczeń innych krajów WE, do zadań Prezesa UTK na poszczególnych etapach powinny należeć:

- a. na etapie planowania i projektowania inwestycji - udział w zespole ds. oceny projektów, podczas procesu oceny ich merytorycznej;
- b. na etapach budowy oraz końcowych prób podsystemu – nadzór i kontrola nad realizacją inwestycji zgodnie z przepisami dotyczącymi systemu oceny zgodności i kontroli wyrobów (Prezes UTK występuje jako organ wyspecjalizowany zgodnie z ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności);
- c. na etapie oddania do eksploatacji podsystemu – wydanie zgody lub odmowy na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji, (co następuje w drodze decyzji);
- d. na etapie eksploatacji podsystemu – dokonywanie okresowych kontroli spełnienia warunków interoperacyjności podsystemu.

4) Ustawa o transporcie kolejowym zawiera, kilka delegacji ustawowych, w tym w szczególności, w art 25t i 25ta upoważniających właściwego ministra do wydania rozporządzeń wykonawczych umożliwiających stosowanie ustawy. Podstawowym postulatem w tym zakresie jest takie skonstruowanie tych rozporządzeń, aby możliwa była realizacja zasady interoperacyjności systemu kolei z zachowaniem intraoperacyjności (rozumianej jako kompatybilność z uwarunkowaniami krajowymi) kolei. Służą do tego przepisy krajowe, o których jest mowa m.in. w art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE dotyczącej interoperacyjności kolei.

Polski ustawodawca (podobnie jak inni w pozostałych państwach członkowskich), aby umożliwić spełnienie zasadniczych wymagań interoperacyjności przy zachowaniu intraoperacyjności (art 25t i art. 25ta) tworzy wykaz tzw. przepisów krajowych, które mają znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania kolei .

Tak szybko, jak to tylko jest możliwe, powinny zatem zostać wprowadzone w życie przepisy wykonawcze (Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej) do Ustawy o transporcie kolejowym określające odpowiednie wymagania oraz procedury postępowania. Ważne jest przy tym aby dokonać zmian w zakresie i treści przygotowanych już projektów tych rozporządzeń, aby były one spójne z europejskim systemem certyfikacji opartym na Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności i nie stanowiły zbędnego powielenia obowiązujących decyzji KE. Mając powyższe na uwadze rozporządzenia wykonawcze powinny być wydane w taki sposób ażeby wykazy dokumentów (tzw. przepisy krajowe) zawierały wszystkie dokumenty istotne ze względu na przedmiot regulacji. W istniejących projektach często zdarza się umieszczanie dokumentów, już nie obowiązujących, a brak jest dokumentów o dużym znaczeniu dla systemu kolei, a także żeby wykaz w myśl dyrektyw był jasny, precyzyjny i zrozumiały dla wszystkich zainteresowanych stron.

5) Uzasadnionym wydaje się wniosek o prowadzenie szeroko konsultowanych prac nad poprawieniem nieprecyzyjnych zapisów Ustawy o transporcie kolejowym z rozważeniem wyłączenia jako odrębnej ustawy, zagadnień interoperacyjności jako aktu prawnego w zakresie kolejowego systemu oceny zgodności dla potrzeb interoperacyjności systemu kolei. Bezsprzecznie konieczne jest co najmniej ogłoszenie tekstu jednolitego ustawy o transporcie kolejowym jako aktu ustawodawczego poddanego znaczącym zmianom od ostatniej publikacji takiego tekstu jednolitego.

Mimo, iż przepisy Wspólnoty w sposób bezpośredni tego nie wymagają, istotne jest aby Prezes UTK był zawiadamiany o planowanej inwestycji z odpowiednim wyprzedzeniem. Inicjatywa w tym zakresie powinna należeć do zarządcy infrastruktury lub innego podmiotu realizującego inwestycje kolejowe. Ponadto dla właściwej realizacji zadań związanych z wdrażaniem interoperacyjności kolei rekomendowana jest konieczność sformalizowania współpracy wszystkich podmiotów zaangażowanych w proces kolejowych inwestycji infrastrukturalnych.

W szczególności należy wypracować formę współpracy instytucji odpowiedzialnych za proces oceny zgodności podsystemów i ich składników z wymogami interoperacyjności.

Istnieje potrzeba uregulowania wielu dziedzin związanych z interoperacyjnością kolei. Istnieje także potrzeba nowych regulacji w okresie przejściowym dla wyrobów, urządzeń, budowli i pojazdów, które zostały wprowadzone do eksploatacji przed wejściem w życie nowelizacji implementujących Dyrektywę 2008/57/WE.

Wśród wielu potencjalnych zadań można wskazać dla przykładu dwa – dotyczące zasad potwierdzania zgodności z typem opisanym w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji typu, dopuszczonych do eksploatacji urządzeń budowli i pojazdów oraz zmian prawnych w zakresie realizacji odbiorów inwestycji kolejowych

Zmiana zasad potwierdzania zgodności z typem opisanym w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji typu, dopuszczonych do eksploatacji urządzeń budowli i pojazdów

Dotychczas potwierdzanie zgodności z typem opisanym w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji typu dopuszczanych do eksploatacji urządzeń, budowli i pojazdów odbywa się na podstawie poświadczenia wystawionego przez upoważnionego przedstawiciela UTK w oparciu o jego osobiste sprawdzenie, niezależnie od posiadanych przez producenta systemów zarządzania jakością w procesie produkcji.

Proponuje się w przypadku gdy producent:

- a) stosuje zatwierdzony system zarządzania jakością w odniesieniu do produkcji, kontroli produktów końcowych oraz testowania dopuszczanych wyrobów;
- b) w systemach zarządzania jakością zapewniona jest zgodność i powtarzalność procesu wytworzenia egzemplarza urządzenia z typem opisanym w certyfikacie świadectwie dopuszczenia oraz z wymaganiami technicznymi mającymi do nich zastosowanie wprowadzić zasadę stwierdzania zgodności z typem na podstawie pisemnej deklaracji zgodności sporządzonej przez producenta dla dopuszczanego egzemplarza wyrobu i przedstawienia jej Prezesowi UTK.

Deklaracja zgodności powinna zawierać:

- odniesienie do świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, przywołując jego numer oraz datę wydania i okres ważności;
- odniesienie do certyfikatu potwierdzającego przez akredytowaną jednostkę certyfikującą stosowanie systemu zarządzania jakością, przywołując jego numer oraz datę wydania i okres ważności.

Dla zapewnienia, że każdy produkowany egzemplarz jest zgodny z typem opisanym w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji i spełnia wymagania techniczne zdefiniowane na tym świadectwie proponuje się wprowadzenie zasady, aby producent lub jego upoważniony przedstawiciel sporządzał każdorazowo pisemną deklarację zgodności zapewniając i deklarując na jego wyłączną odpowiedzialność, że każdy dostarczony egzemplarz jest zgodny z typem opisanym w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji typu. Deklaracji taka powinna być zgodna z wytycznymi opisanymi w normie PN-EN ISO/IEC 17050-1 i powinna zawierać informacje zgodne z wytycznymi opisanymi w normie PN-EN ISO/IEC 17050-2.

Deklaracja zgodności urządzenia dopuszczanego do eksploatacji z typem opisanym w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji typu wraz z istniejącą dokumentacją uzupełniającą, jeśli taka jest, jest przekazywana Prezesowi UTK. Na podstawie deklaracji zgodności wystawionych przez producenta Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ostatecznie dopuszcza egzemplarz typu urządzenia do eksploatacji.

Producent powinien być gotowy poddać się kontroli procesu produkcji danego wyrobu w dowolnym momencie, jeśli Prezes UTK uzna to za wskazane.

Prezes UTK w myśl ustawy o transporcie kolejowym sprawuje nadzór nad wprowadzonymi do stosowania wyrobami i w stosunku do nich przysługują mu uprawnienia kontrolne. Uprawnienia kontrolne, o których mowa mogą być realizowane niezależnie od działań wynikających z procedury potwierdzania zgodności urządzenia dopuszczanego do eksploatacji z typem opisanym w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji typu.

Każdy egzemplarz urządzenia opuszczający firmę producenta powinien posiadać własną deklarację zgodności. Należy dopuścić deklarację wystawioną na partię urządzeń, jeśli jest to zgodne z zapisem w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji UTK.

Zmiany prawne w zakresie realizacji odbiorów inwestycji kolejowych.

Aktualnie występuje szereg problemów związanych z niespójnością przepisów wynikających z prawa budowlanego, ustawy o transporcie kolejowym i prawa WE odnoszących się do realizacji i odbiorów inwestycji kolejowych, w szczególności:

1. brak jednolitych zasad właściwego odbioru inwestycji kolejowych dofinansowywanych ze środków unijnych;
2. brak czytelnego rozgraniczenia kompetencji Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego (dalej – GINB) i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej – Prezesa UTK);
3. brak możliwości sprawowania właściwego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego i odbiorów oddawanych do eksploatacji po zakończeniu inwestycji z powodu braku kompetentnych kadr.

Ad. 1. Aktualnie obowiązuje wiele niespójnych przepisów odnoszących się do nadzoru realizacji i odbiorów inwestycji, w tym przepisy określające rolę Prezesa UTK w zakresie oceny zgodności inwestycji w infrastrukturze kolejowej z wymaganiami bezpieczeństwa i interoperacyjności kolejowej, w aspekcie wymagań wspólnotowych. Istniejące przepisy (w ustawie o transporcie kolejowym) formalnie nakładają na Prezesa UTK obowiązek nadzorowania interoperacyjności, ale istniejące rozwiązania prawne w prawie budowlanym wręcz to uniemożliwiają. Powodem tego jest fakt traktowania inwestycji kolejowych jak wszystkich pozostałych i przekazanie ich do ogólnego nadzoru budowlanego. W tej sytuacji odbioru inwestycji dokonuje GINB, a za interoperacyjność systemu kolejowego odpowiada Prezes UTK. W efekcie taki stan może skutkować brakiem właściwego przestrzegania przez inwestorów i wykonawców inwestycji obowiązujących zasad prawa UE, w szczególności dotyczących interoperacyjności kolei, co może doprowadzić do żądania zwrotu środków przeznaczonych na wsparcie finansowe tych inwestycji.

Ad. 2. W odniesieniu do infrastruktury kolejowej nadzór całokształtu zagadnień związanych z projektowaniem, budowaniem, użytkowaniem i likwidacją infrastruktury kolejowej w świetle obowiązujących regulacji prawnych nie jest rozwiązany prawidłowo. Dotyczy to także zagadnień związanych z wyrobami stosowanymi w infrastrukturze kolejowej. Nadzór ten według dyrektyw Unii Europejskiej oraz zgodnie implementacją tych dyrektyw do ustawy o transporcie kolejowym powinien sprawować „organ bezpieczeństwa”, właściwy w sprawach nadzoru technicznego nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych – czyli Prezes UTK.

Tymczasem na podstawie art. 50 ustawy z dnia 21 grudnia 2001 r. o zmianie ustawy o organizacji i trybie pracy Rady Ministrów oraz o zakresie działania ministrów, ustawy o działach administracji rządowej oraz zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 154, poz. 1800) do zakresu działania GINB przeszły między innymi zadania z dziedziny nadzoru budowlanego w transporcie kolejowym. Zadania te uprzednio (przed wejściem w życie w/w ustawy) były wykonywane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa oraz Okręgowego Inspektora Kolejnictwa. Po wprowadzeniu zmian nie jest jednoznacznie określone kto i w jakim zakresie sprawuje nadzór nad infrastrukturą kolejową. Z przyjętych rozwiązań wynika, że nadzór ten sprawują dwa organy centralne.

Przejęcie przez wojewodów specjalistycznego nadzoru nad infrastrukturą kolejową spowodowało nieład kompetencyjny. Na przykład jednym z elementów postępowania dotyczącego nadzoru nad infrastrukturą kolejową jest ustawowa realizacja zadań Prezesa UTK jako organu wyspecjalizowanego w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087, z późn. zm.) prezes UTK jako organ wyspecjalizowany powinien wykonywać kontrolę wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów kolejowych. Regulacje prawne dla zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei są jasne i klarowne. Natomiast chcąc przeprowadzić klasyczną kontrolę wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej i sformułować wnioski z tej kontroli stajemy przed szeregiem problemów.

Po pierwsze –należy zdefiniować wyrób przeznaczony do stosowania w infrastrukturze kolejowej (na przykład rozjazd lub element składowy rozjazdu). Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 881) wyrób przeznaczony do stosowania w infrastrukturze kolejowej jest wyrobem budowlanym.

Definicja wyrobu budowlanego jest następująca: należy przez to rozumieć rzecz ruchomą, bez względu na stopień jej przetworzenia, przeznaczoną do obrotu, wytworzoną w celu zastosowania w sposób trwały w obiekcie budowlanym, wprowadzoną do obrotu jako wyrób pojedynczy lub jako zestaw wyrobów do stosowania we wzajemnym połączeniu stanowiącym integralną całość użytkową i mającą wpływ na spełnienie wymagań podstawowych, o których mowa w art. 5, ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016 z 2004 r. Nr 6, poz. 41). Z definicji wynika jednoznacznie, że w/w rozjazd jest wyrobem budowlanym przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej (obiekcie budowlanym). W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 881), w art. 11 postanowiono: „Organami właściwymi w sprawach wyrobów budowlanych wprowadzonych do obrotu, w zakresie uregulowanym w niniejszej ustawie, oraz organami wyspecjalizowanymi, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności są wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego oraz Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego”.

Skoro nasz przykładowy rozjazd jako wyrób budowlany ma kontrolować jako organ wyspecjalizowany wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego lub Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego to co ma kontrolować jako organ wyspecjalizowany Prezes UTK w zakresie wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej.

Po drugie, ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087, z późn. zm.) funkcjonuje w odniesieniu do wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej.

Przyjrzyjmy się niektórym postanowieniom tej ustawy (oczywiście w odniesieniu do interesującego nas tematu). Wyroby przeznaczone do stosowania w infrastrukturze kolejowej na mocy ust. 3 art. 1. zostały zakwalifikowane jako wyroby budowlane i podlegające ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 881), tymczasem ust. 3 art. 10 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) stanowi, że Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności wykonującym kontrolę wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych,

kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a także wykonywaniem przewozu osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów kolejowych.

Na podstawie tych regulacji prawnych prowadzenie kontroli spełniania przez wyroby stosowane w kolejnictwie zasadniczych lub innych wymagań (np. rozjazd kolejowy) przydzielone zostało dwóm organom wyspecjalizowanym. Konieczne jest więc uporządkowanie spraw związanych z budownictwem kolejowym, poprzez nowe regulacje ustawowe.

Ad 3. Niespójność i ułomność przepisów prawa budowlanego, w tym np. brak specjalności w zakresie urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym oraz wymagań odnośnie tej specjalności w rozporządzeniu Ministra Transportu w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, spowodowały praktycznie zahamowanie uzyskiwania uprawnień budowlanych przez specjalistów srk;

Brak wykwalifikowanych kadr wpływający na transformację gospodarki narodowej, a w jej efekcie zmiany w transporcie kolejowym spowodowały likwidację szkół kolejowych, a w efekcie tego zanik większości specjalności z dziedziny transportu kolejowego zarówno w szkołach średnich, jak i uczelniach wyższych.

Wskazane wyżej uwagi oraz rekomendacje są jedynie sygnalizacją przykładowych działań jakie powinny być prowadzone przez upoważnione do tego organy. Wskazana jest szybka i efektywna konsolidacja całego środowiska związanego z transportem szynowym w celu zapobieżenia zagrożeniom jakie mogą wystąpić w związku z implementacją przepisów Unii Europejskiej o interoperacyjności w systemie kolejowym.

Począwszy od stycznia 2012 roku w zasadzie skończył się czas przeznaczony na dyskusje i konsultacje. Nadszedł czas działania, dla którego jak najprędzej należy stworzyć przejrzyste i spójne warunki eliminujące niebezpieczeństwo chaosu, który zahamuje rozwój kolejnictwa i w konsekwencji może spowodować marginalizację przemysłu kolejowego w systemie transportowym kraju.

9. Załączniki

9.1 Relacje prawa wspólnotowego i krajowego

Dyrektywa

Wyznacza cele, jakie mają osiągnąć państwa członkowskie, lecz pozostawia im wybór środków służących do osiągnięcia tych celów. Aby zasady określone w dyrektywie mogłyby wołać skutki na poziomie obywatela, prawodawca krajowy musi przyjąć akt dokonujący jej transpozycji do prawa krajowego, który dostosowuje prawo krajowe pod względem wymogów określonych w dyrektywie.

Dyrektywa przewiduje kreślony termin transpozycji do prawa krajowego, która musi nastąpić w terminie ustalonym w dyrektywie. Dyrektywy stosuje się w celu zbliżenia przepisów krajowych, szczególności w odniesieniu do jednolitego rynku (np. normy związane z bezpieczeństwem produktów).

Rozporządzenie

Przyjmowane jest wspólnie przez Radę Unii Europejskiej i Parlament Europejski lub przez samą Komisję Europejską. Rozporządzenie jest aktem prawnym o charakterze ogólnym i wiążącym w całości. W odróżnieniu od dyrektyw, które są skierowane do państw członkowskich oraz decyzji, których adresaci są wyraźnie określeni, rozporządzenie jest skierowane do wszystkich. Stosuje się bezpośrednio, czyli ustanawia prawa, które zaczynają obowiązywać z efektem natychmiastowym we wszystkich państwach członkowskich na takiej samej zasadzie, jak przepisy prawa krajowego, bez potrzeby podejmowania jakichkolwiek działań przez władze krajowe.

Decyzja

Przyjmowana przez Radę Unii Europejskiej albo przez Radę wspólnie z Parlamentem Europejskim albo przez Komisję Europejską, jest aktem, za pośrednictwem którego instytucje wspólnotowe stanowią prawo w odniesieniu do określonych przypadków.

Decyzje dotyczą spraw szczegółowych i skierowane są jedynie do osób lub organizacji w nich wymienionych. Za pomocą decyzji instytucje mogą wezwać państwo członkowskie lub obywatela Unii do działania lub zaniechania działania, przyznać im pewne prawa lub nałożyć na nich określone obowiązki. Decyzja ma charakter:

- indywidualny, jej adresaci muszą być określeni, w odróżnieniu od rozporządzenia,
- wiążący w całość

W zakresie relacji prawa wspólnotowego i prawa krajowego wypowiedziały się:

Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 11 maja 2005 r. Sygn. akt K 18/04 gdzie min. stwierdził:

„Kwestionowany we wniosku złożonym 2 września 2004 r. art. 249 TWE określa formy działalności prawotwórczej organów Wspólnoty. Zgodnie z jego postanowieniami w celu wykonania swych zadań oraz na warunkach przewidzianych w Traktacie, Parlament Europejski wspólnie z Radą, a także Rada i Komisja uchwalają rozporządzenia i dyrektywy, podejmują decyzje, wydają zalecenia i opinie.

Rozporządzenie ma zasięg ogólny. Wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. Dyrektywa wiąże każde państwo członkowskie, do którego jest kierowana, w zakresie rezultatu, który ma być osiągnięty. Pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków. Decyzja wiąże w całości adresatów. Zalecenia i opinie nie mają mocy wiążącej.

*Wnioskodawcy zarzucają unormowaniu art. 249 TWE sprzeczność z art. 31 ust. 3 oraz art. 83 i art. 87 ust. 1 Konstytucji. Art. 249 TWE oceniony został przez wnioskodawców jako spreczny z art. 31 ust. 3 Konstytucji przez to, że **Rada jest uprawniona do wydania rozporządzeń, które mają zasięg ogólny i stosowane są bezpośrednio, a przedmiot ich działania może dotyczyć także praw i wolności obywatelskich.** Zdaniem wnioskodawców, ograniczenia w tym zakresie mogą być stanowione wbrew wymogom art. 31 ust. 3 Konstytucji, nie w ustawie, ale w rozporządzeniu wspólnotowym. Wnioskodawcy zarzucają art. 249 TWE nadto niezgodność z unormowaniami art. 83 i art. 87 ust. 1 Konstytucji. Sprzeczność ta – zdaniem wnioskodawców – polega na tym, że na podstawie art. 249 TWE do prawa polskiego zaliczane są rozporządzenia, a w wyjątkowych wypadkach – także dyrektywy stanowione niezgodnie z wymogami formalnymi Konstytucji. Nasuwa to – w opinii wnioskodawców – wątpliwość, „czy jest to prawo polskie i czy obowiązuje obywateli polskich”.*

W odniesieniu do tak ujętych zarzutów Trybunał Konstytucyjny stwierdza w szczególności, że: Art. 31 ust. 3 Konstytucji określa warunki dopuszczalności stanowienia ograniczeń w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw w polskim krajowym systemie prawa. Przepis ten adresowany jest do polskiego ustawodawcy. Bezpośrednie przenoszenie wymagań, wynikających z treści art. 31 ust. 3, na płaszczyznę stanowienia prawa wspólnotowego jest nieuzasadnione. Każdy z tych

62 przepisów dotyczy różnych i autonomicznych względem siebie systemów prawnych. Nie uchyla to możliwości oceny uregulowań prawnych, w tym: rozporządzeń wspólnotowych w zakresie ich obowiązywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w charakterze składników polskiego porządku prawnego, m.in. pod kątem respektowania reguł wynikających z art. 31 ust. 3 Konstytucji, w tym zwłaszcza – wymaganej proporcjonalności ograniczeń. Niezasadny jest także zarzut niezgodności art. 249 TWE z art. 83 i art. 87 ust. 1 Konstytucji. Art. 87 Konstytucji stanowi bowiem, że źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są m.in. ratyfikowane umowy międzynarodowe. Obowiązek przestrzegania prawa Rzeczypospolitej Polskiej, wyrażony w art. 83 Konstytucji obejmuje swym zasięgiem tego typu umowy. Nie występuje więc – podnoszona przez wnioskodawców – wątpliwość, czy rozporządzenia wspólnotowe jako akty prawa wspólnotowego mają moc wiążącą w Rzeczypospolitej Polskiej. Rozporządzenia te są wydawane na podstawie ratyfikowanej przez państwa członkowskie (a więc i przez Rzeczpospolitą Polską) umowy konstytuującej organizację międzynarodowe: Wspólnoty Europejskiej (oraz Unię Europejską). Artykuł 91 ust. 3 Konstytucji, dotyczący tego typu umów, wyraźnie stanowi, że prawo przez taką organizację stanowione, jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami.

Określone w polskiej Konstytucji wymogi formalne stanowienia prawa polskiego nie odnoszą się wprost do samego trybu i zasad stanowienia prawa wspólnotowego. Z tych też powodów, wobec rozmiłowania się płaszczyzn i pól regulacji, **art. 249 TWE nie jest niezgodny z art. 83 i art. 87 ust. 1 Konstytucji.**”

Również Naczelny Sąd Administracyjny w uzasadnieniu swego wyroku z dnia 19.09.2008 sygn. I GSK 1038/07 stwierdził:

„.... stosownie do art. 2 Aktu dotyczącego warunków przystąpienia Polski do Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 90, poz. 864) od dnia przystąpienia do Unii Polska związana jest postanowieniami Traktatów założycielskich i aktów przyjętych przez instytucje Wspólnot i Europejski Bank Centralny, co oznacza, że normy prawa wspólnotowego od dnia 1 maja 2004 r. stały się automatycznie częścią porządku prawnego obowiązującego w Polsce, bez konieczności ich inkorporacji. W konsekwencji prawo wspólnotowe stosuje się zgodnie z zasadami bezpośredniego skutku, pierwszeństwa i efektywności - regulacje te mają pierwszeństwo przed normami krajowymi.”

9.2. Załącznik „Wykaz aktów prawnych Unii Europejskiej z obszaru interoperacyjności kolei i systemu oceny zgodności”

Dyrektywy kolejowe

1. Dyrektywa 1991/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych;
2. Dyrektywa 1996/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;
3. Dyrektywa 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
4. Dyrektywa 2004/50/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej;
5. Dyrektywa 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei;
6. Dyrektywa Komisji 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniająca załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej;
7. Dyrektywa 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie);
8. Dyrektywa 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych;
9. Dyrektywa Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniająca załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie;
10. Dyrektywa Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniająca załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie;

Rozporządzenia KE

1. Rozporządzenie komisji nr 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
2. Rozporządzenie komisji nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei.

Decyzje KE

1. Decyzja komisji nr 1996/1692 z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej;
2. Decyzja komisji nr 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
3. Decyzja komisji nr 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
4. Decyzja komisji nr 2006/861/WE z dnia 28 lipca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
5. Decyzja komisji nr 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
6. Decyzja komisji nr (2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;
7. Decyzja komisji nr 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;

8. Decyzja komisji nr 2002/730/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu konserwacji transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/we;
9. Decyzja komisji nr 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
10. Decyzja komisji nr 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
11. Decyzja komisji nr 2006/861/WE z dnia 28 lipca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
12. Decyzja komisji nr 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu Ruch kolejowy transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
13. Decyzja komisji nr 2006/860/WE z dnia 7 listopada 2006 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
14. Decyzja komisji nr 2007/153/WE z dnia 6 marca 2007 r. zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;
15. Decyzja komisji nr 2008/386/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;

16. Decyzja komisji nr 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;
17. Decyzja komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;
18. Decyzja komisji nr 2010/640/UE z dnia 21 października 2010 r. zmieniająca decyzje 2006/920/WE i 2008/231/WE dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskich systemów kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości;
19. Decyzja komisji nr 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
20. Decyzja komisji nr 2011/274/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
21. Decyzja komisji nr 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
22. Decyzja komisji nr 2011/291/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych;
23. Decyzja komisji nr 2011/314/UE z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

Dyrektywy w zakresie zbliżenia ustawodawstwa Państw Członkowskich oddziaływujące na obszar kolejowy

1. Dyrektywa 73/23/EWG z dnia 19 lutego 1973 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia elektrycznego przewidzianego do stosowania w niektórych granicach napięcia (Dz.

- Urz. WE L 77 z 26.03.1973; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 1, str. 261);
2. Dyrektywa 87/404/EWG z dnia 25 czerwca 1987 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do prostych zbiorników ciśnieniowych (Dz. Urz. WE L 220 z 08.08.1987, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 8, str. 334);
 3. Dyrektywa 89/106/EWG z dnia 21 grudnia 1988 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się do wyrobów budowlanych (Dz. Urz. WE L 40 z 11.02.1989; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 9, str. 296);
 4. Dyrektywa 89/336/EWG z dnia 3 maja 1989 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej (Dz. Urz. WE L 139 z 23.05.1989; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 9, str. 481);
 5. Dyrektywa 89/686/EWG z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia ochrony osobistej (Dz. Urz. WE L 399 z 30.12.1989; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 10, str. 98);
 6. Dyrektywa 90/384/EWG z dnia 20 czerwca 1990 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wag nieautomatycznych (Dz. Urz. WE L 189 z 20.07.1990; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 10, str. 138);
 7. Dyrektywa 90/396/EWG z dnia 29 czerwca 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do urządzeń spalania paliw gazowych (Dz. Urz. WE L 196 z 26.07.1990; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 10, str. 174);
 8. Dyrektywa 90/488/EWG z dnia 17 września 1990 r. zmieniającej dyrektywę 87/404/EWG w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do prostych zbiorników ciśnieniowych (Dz. Urz. WE L 270 z 02.10.1990; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 10, str. 190);
 9. Dyrektywa 92/31/EWG z dnia 28 kwietnia 1992 r. zmieniającej dyrektywę 89/336/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących

- się do kompatybilności elektromagnetycznej (Dz. Urz. WE L 126 z 12.05.1992; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 11, str. 84);
10. Dyrektywa 92/42/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie wymogów sprawności dla nowych kotłów wody gorącej opalanych paliwem płynnym lub gazowym (Dz. Urz. WE L 167 z 22.06.1992; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 11, str. 186);
 11. Dyrektywa 93/15/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie harmonizacji przepisów dotyczących wprowadzania do obrotu i kontroli materiałów wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego (Dz. Urz. WE L 121 z 15.05.1993; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 12, str. 58);
 12. Dyrektywa 93/68/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. zmieniającej Dyrektywę 87/404/EWG (proste zbiorniki ciśnieniowe), 88/378/EWG (bezpieczeństwo zabawek), 89/106/EWG (wyroby budowlane), 89/336/EWG (kompatybilność elektromagnetyczna), 89/392/EWG (maszyny), 89/686/EWG (środki ochrony osobistej), 90/384/EWG (wagi nieautomatyczne), 90/385/EWG (urządzenia medyczne aktywnego osadzania), 90/396/EWG (urządzenia spalania paliw gazowych), 91/263/EWG (wyposażenie terminali telekomunikacyjnych), 92/42/EWG (nowe kotły wody gorącej opalane paliwem płynnym lub gazowym) i 73/23/EWG (wyposażenie elektryczne przewidziane do stosowania w pewnych granicach napięcia) (Dz. Urz. WE L 220 z 30.08.1993; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 12, str. 173);
 13. Dyrektywa 93/95/EWG z dnia 29 października 1993 r. zmieniającej dyrektywę 89/686/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia ochrony osobistej (Dz. Urz. WE L 276 z 09.11.1993; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 12, str. 248);
 14. Dyrektywa 94/9/WE z dnia 23 marca 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących urządzeń i systemów ochronnych przeznaczonych do użytku w przestrzeniach zagrożonych wybuchem (Dz. Urz. WE L 100 z 19.04.1994; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 13, str. 144);
 15. Dyrektywa 94/25/WE z dnia 16 czerwca 1994 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się do rekreacyjnych jednostek pływających (Dz. Urz. WE L 164 z 30.06.1994, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 13, str. 196);

16. Dyrektywa 95/16/WE z dnia 29 czerwca 1995 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących dźwigów (Dz. Urz. WE L 213 z 07.09.1995, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 15, str. 187);
17. Dyrektywa 96/57/WE z dnia 3 września 1996 r. w sprawie wymagań efektywności energetycznej chłodziarek, chłodziarek-zamrażarek i zamrażarek typu domowego (Dz. Urz. WE L 236 z 18.09.1996; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 12, t. 1, str. 305);
18. Dyrektywa 96/58/WE z dnia 3 września 1996 r. zmieniającej dyrektywę 89/686/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia ochrony osobistej (Dz. Urz. WE L 236 z 18.09.1996; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 17, str. 172);
19. 21) Dyrektywa 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 46 z 17.02.1997; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 07, t. 3, str. 3);
20. Dyrektywa 97/23/WE z dnia 29 maja 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących urządzeń ciśnieniowych (Dz. Urz. WE L 181 z 09.07.1997; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 19, str. 86);
21. Dyrektywa 97/68/WE z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. WE L 59 z 27.02.1998, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 17);
22. Dyrektywa 98/37/WE z dnia 22 czerwca 1998 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do maszyn (Dz. Urz. WE L 207 z 23.07.1998; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 349);
23. Dyrektywa 1999/5/WE z dnia 9 marca 1999 r. w sprawie urządzeń radiowych i końcowych urządzeń telekomunikacyjnych oraz wzajemnego uznawania ich zgodności (Dz. Urz. WE L 91 z 07.04.1999; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 23, str. 254);

24. Dyrektywa 1999/36/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie przewoźnych urządzeń ciśnieniowych (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 07, t. 4, str. 314);
25. Dyrektywa 2000/9/WE z dnia 20 marca 2000 r. odnoszącej się do urządzeń kolei linowych przeznaczonych do przewozu osób (Dz. Urz. WE L 106 z 03.05.2000; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 07, t. 5, str. 3);
26. Dyrektywa 2000/14/WE z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do emisji hałasu do środowiska przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń (Dz. Urz. WE L 162 z 03.07.2000; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 25, str. 287);
27. Dyrektywa 1975/324/EWG - Wyroby aerozolowe;
28. Dyrektywa 1984/525/EWG - Butle do gazu stalowe bez szwu;
29. Dyrektywa 1984/526/EWG - Butle do gazu z aluminium niestopowego i stopowego bez szwu;
30. Dyrektywa 1984/527/EWG - Butle do gazu spawane ze stali niestopowej;
31. Dyrektywa 1985/374/EWG - Odpowiedzialność za produkt niebezpieczny;
32. Dyrektywa 1989/391/EWG - Bezpieczeństwo i zdrowie pracowników w miejscu pracy;
33. Dyrektywa 1994/63/WE - Emisja lotnych związków organicznych VOC;
34. Dyrektywa 1998/34/WE - Procedura informowania w zakresie norm i przepisów technicznych;
35. Dyrektywa 1999/92/WE - Praca w atmosferze wybuchowej;
36. Dyrektywa 2000/14/WE - Dyrektywa hałasowa;
37. Dyrektywa 2001/95/WE - Ogólne bezpieczeństwo produktu;
38. Dyrektywa 2002/44/WE - Czynniki narażenia – wibracja;
39. Dyrektywa 2002/49/WE - Ocena i zarządzanie poziomem hałasu w środowisku;
40. Dyrektywa 2003/10/WE - Czynniki narażenia – hałas;
41. Dyrektywa 2004/108/WE - Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC) (z dniem 20.07.2007 zastąpiła dyrektywę 1989/336/EWG);
42. Dyrektywa 2006/42/WE- Maszyny (MD) (z dniem 29.12.2009 r. zastąpiła dyrektywę 1998/37/WE);
43. Dyrektywa 2006/95/WE - Niskie napięcia (LVD) (z dniem 16.01.2007 r. zastąpiła dyrektywę 73/23/WE);
44. Dyrektywa 2008/68/WE - Transport lądowy towarów niebezpiecznych;
45. Dyrektywa 2009/104/WE (przedtem: 1989/655/EWG) - Sprzęt roboczy (narzędzia pracy);
46. Dyrektywa 2009/105/WE - Proste zbiorniki ciśnieniowe (SPVD);
47. Dyrektywa 2009/142/WE (przedtem: 1990/396/EWG) - Urządzenia gazowe (GAD);
48. Dyrektywa 2010/35/UE - (przedtem: 1999/36/WE) - Ciśnieniowe urządzenia transportowe (TPED) (wejście w życie 1 lipca 2011 r.);
49. Rozporządzenie (UE) 305/2011 – „Wprowadzanie do obrotu wyrobów budowlanych”;

Przykłady dokumentów nie będących źródłem prawa (wytyczne, przewodniki, poradniki)

1. ERA/GUI/07-2011/INT z dnia 18 kwietnia 2011 r. przewodnik wdrażania TSI - część ogólna;
2. ERA/GUI/07-2011/INT z dnia 26 sierpnia 2011 r. przewodnik wdrażania TSI – energia;
3. ERA/GUI/07-2011/INT z dnia 26 sierpnia 2011 r. przewodnik wdrażania TSI – infrastruktura;
4. ERA/GUI/07-2011/INT z dnia 26 sierpnia 2011 r. przewodnik wdrażania TSI – lokomotywy i tabor pasażerski;
5. ERA/GUI/07-2011/INT z dnia 26 sierpnia 2011 r. przewodnik wdrażania TSI – tabor kolejowy - hałas;
6. ERA/GUI/07-2011/INT z dnia 26 sierpnia 2011 r. przewodnik wdrażania TSI – ocena zgodności i weryfikacja WE;
7. ERA/GUI/07-2011/INT z dnia 26 sierpnia 2011 r. przewodnik wdrażania TSI – ramy europejskie;
8. ERA/GUI/07-2011/INT z dnia 26 sierpnia 2011 r. przewodnik wdrażania TSI – przykłady stosowania TSI na różnych etapach produkcji;
9. Zalecenie 2011/217/UE dot. dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów

9.3 załącznik „Wykaz krajowych aktów normatywnych z obszaru interoperacyjności i systemu zgodności na kolei

LISTA KRAJOWYCH SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH I DOKUMENTÓW NORMALIZACYJNYCH, KTÓRYCH ZASTOSOWANIE UMOŻLIWI SPEŁNIENIE ZASADNICZYCH WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH INTEROPERACYJNOŚCI KOLEI¹¹¹

Dokumenty podstawowe, które muszą być wskazane jako właściwe dla każdego podsystemu i każdego wymagania zasadniczego:

- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.).

- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.).

¹¹¹ Załącznik do obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 8 sierpnia 2005 r. (poz. 62)

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.).

- ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229, z późn. zm.).

- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627, z późn. zm.).

1. Podsystem Infrastruktura

1.1 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.1)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 1.6

1.2 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.2)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).

1.3 Zdrowie (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.3)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).

1.4 Ochrona środowiska (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.4)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2004 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 249, poz. 2500).

- PN-73/D-95006 Materiały drzewne nawierzchni kolejowej normalnotorowej.

1.5 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.5)

1.6 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.1.1)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690, z późn. zm.).

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144, z późn. zm.).

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 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).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).
- PN-EN 1536:2001 - Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Pale wiercone.
- PN-EN 1537:2002 - Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Kotwy gruntowe.
- PN-EN 1538:2002 - Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Ściany szczelinowe.
- PN-76/B-03001 - Konstrukcje i podłoża budowli. Ogólne zasady obliczeń.
- PN-83/B-03010 - Ściany oporowe. Obliczenia statyczne i projektowanie.
- PN-81/B-03020 - Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie.
- PN-G-05600:1998 - Podziemne wyrobiska korytarzowe i komorowe. Obudowa powłokowa. Zasady projektowania i obliczeń statycznych.
- PN-G-06002:1997 - Podziemne wyrobiska korytarzowe i komorowe. Obudowa betonowa monolityczna. Wymagania i badania.
- PN-8-06050:1999 - Geotechnika. Roboty ziemne. Wymagania ogólne.
- PN-S-10040: 1999 - Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Wymagania i badania.
- PN-78/S-10041 - Konstrukcje mostowe z betonu sprężonego. Wymagania i badania.
- PN-91/S-10042 - Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- PN-68/S-10045 - Przepusty kolejowe. Wymagania i badania przy odbiorze.
- PN-89/S-10050 - Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Wymagania i badania.
- PN-82/S-10052 - Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie.

- PN-B-11114:1996 - Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni kolejowych.
- PN-EN 12063:2001 - Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Ścianki szczelne.
- PN-EN 12699:2003 - Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Pale przemieszczeniowe.
- PN-EN 12715:2003 - Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Iniekcja.
- PN-EN 12716:2002 - Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Iniekcja strumieniowa.
- PN-EN 13230-1:2003 (U) - Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdzielnice betonowe. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 13230-2:2003 (U) - Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdzielnice betonowe. Część 2: Podkłady monoblokowe z betonu sprężonego.
- PN-EN 13230-4:2003 (U) - Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdzielnice betonowe. Część 4: Podrozdzielnice.
- PN-EN 13230-5:2003 (U) - Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdzielnice betonowe. Część 5: Elementy specjalne.
- PN-EN 13232-2:2004 (U) - Kolejnictwo. Tor. Rozjazdy i skrzyżowania. Część 2: Wymagania dotyczące projektowania układu geometrycznego.
- PN-EN 13232-3:2004 (U) - Kolejnictwo. Tor. Rozjazdy i skrzyżowania. Część 3: Wymagania dotyczące współpracy koło/szyna.
- PN-EN 13250:2002 - Geotekstylnia i wyroby pokrewne - Właściwości wymagane w odniesieniu do wyrobów stosowanych do budowy dróg kolejowych.
- PN-EN 13251:2002 - Geotekstylnia i wyroby pokrewne - Właściwości wymagane w odniesieniu do wyrobów stosowanych w robotach ziemnych, fundamentowaniu i konstrukcjach oporowych.
- PN-EN 13481-2:2004 - Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 2: Systemy przytwierdzeń do podkładów betonowych.
- PN-EN 13481-3:2004 - Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 3: Systemy przytwierdzeń do podkładów drewnianych.
- PN-EN 13481-4:2004 - Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 4: Systemy przytwierdzeń do podkładów stalowych.
- PN-EN 13481-5:2004 - Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 5: Systemy przytwierdzeń w torze o nawierzchni bezpodsypkowej.

- PN-EN 13481-7:2004 (U) - Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 7: Systemy przytwierdzeń specjalnych w rozjazdach i skrzyżowaniach oraz szyn kierownic.
- PN-EN 13674-1:2004 (U) - Kolejnictwo. Tor. Szyna. Część 1. Szyny kolejowe Vignole'a o masie 46 kg/m i większej.
- PN-EN 13848-1:2004 (U) - Kolejnictwo. Tor. Jakość geometrii toru. Część 1: Charakterystyka geometrii toru.
- PNEN 14067-2:2003 - Kolejnictwo. Aerodynamika. Część 2. Aerodynamika na szlaku.
- PN EN 14067-3:2003 - Kolejnictwo. Aerodynamika. Część 3. Aerodynamika w tunelu.
- PN-89/K-80030 - Nawierzchnia kolejowa. Śruby i wkręty. Wymagania i badania.
- PN-79/H-93422 - Szyny kolejowe pośrednie.
- PN-88/H-93427.01 - Stal. Kształtowniki żebrowe oraz podkładki żebrowe dla nawierzchni kolejowej.
- PN-73/D-95006 - Materiały drzewne nawierzchni kolejowej normalnotorowej.
- D-1 - Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Załącznik do uchwały nr 155 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 6 czerwca 2002 r.
- D-2 - Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich - wprowadzone zarządzeniem nr 202 Zarządu PKP z dnia 31 sierpnia 1988 r. (Biuletyn PKP A z 1998 r. Nr 36, poz. 201) ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniem Zarządu PKP nr 40 z dnia 15 lutego 2000 r. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 6, poz. 38).
- D-4 - Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego. Dyrekcja Generalna PKP. Załącznik do zarządzenia nr 76 Zarządu PKP z 4 listopada 1996 r. (Biuletyn PKP A z 1996 r. Nr 25, poz. 75), ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniem Zarządu PKP nr 122 z dnia 29 sierpnia 2000 r.
- D-6 - Instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów. Dyrekcja Generalna PKP. Warszawa 1996 r. stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 140 Zarządu PKP z dnia 11 grudnia 1996 r. w sprawie ustalenia instrukcji o oględzinach badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów.
- D-7 - Instrukcja spawania szyn termitem - wprowadzona zarządzeniem nr 48 Zarządu PKP z dnia 16 września 1996 r. (Biuletyn PKP A z 1993 r. Nr 21, poz. 48).
- D-10 - Instrukcja o dozorowaniu linii kolejowych. Dyrekcja Generalna PKP.
- D-16 - Instrukcja badań defektoskopowych szyn, spoin i zgrzein w torach sieci PKP stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 119 Zarządu PKP z dnia 29 sierpnia 2000 r.

- D-75 - Instrukcja o dokonywaniu pomiarów, badań i oceny stanu torów. Dyrekcja Generalna PKP stanowiąca załącznik do zarządzenie nr 86 Zarządu PKP z dnia 14 listopada 1996 r.
- D-83 - Instrukcja o utrzymaniu kolejowych obiektów inżynierskich - wprowadzona zarządzeniem nr 79 Zarządu PKP z dnia 4 listopada 1996 r. (Biuletyn PKP A 1996 r. Nr 25, poz. 78.), z późn. zm. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 33, poz. 146).
- Id-4 (D-6) - Instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów - (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 2, poz. 16).
- Ir-7 (R-20) - Instrukcja obsługi przejazdów kolejowych - (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 1, poz. 6).
- R-57 - Przepisy o przewozie przesyłek nadzwyczajnych, Warszawa 1980, z późniejszymi zmianami.
- UIC505-1 - Railway transport stock - Rolling stock construction gauge. 9th edition, November 2003 - Translation
- UIC505-4 - Effects of the application of the kinematic gauges defined in the 505 series of leaflets on the positioning of structures in relation to the tracks and of the tracks in relation to each other. 3rd edition of 1.1.77 and 2 Amendments
- UIC505-5 - Basic conditions common to Leaflets 505-1 and 505-4 - Notes on the preparation and provisions of these leaflets. 2nd edition of 1.1.77 and 4 Amendments
- UIC506 - Rules governing application of the enlarged GA, GB and GC gauges. 1st edition of 1.1.87 and 4 Amendments
- UIC606-1 - Consequences of the application of the kinematic gauges defined by UIC leaflets in the 505 series on the design of the contact lines. 1st edition of 1.1.87 and 1 Amendment
- UIC712 - Rail defects. 4th edition, January 2002 - Translation

2. Podsystem Energia

2.1 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.1)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 2.6

2.2 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.2)

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 20 grudnia 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków przyłączenia podmiotów do sieci elektroenergetycznych, ruchu i eksploatacji tych sieci (Dz. U. z 2005 r. Nr 2, poz. 6).
- PN-EN 50123-1:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 1: Wymagania ogólne.

- PN-EN 50123-2:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 2: Wyłączniki prądu stałego.
- PN-EN 50123-3:2003(11) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 3: Wewnętrzne odłączniki prądu stałego, rozłączniki izolacyjne i uziemniki.
- PN-EN 50123-4:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 4: Napowietrzne rozłączniki izolacyjne prądu stałego, odłączniki i uziemniki.
- PN-EN 50124-2:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji. Część 2: Przepięcia i stosowanie zabezpieczeń.
- PN-EN 50126:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.
- PN-EN 50151:2004 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Wymagania szczególne dotyczące izolatorów kompozytowych.
- PN-EN 50206-1:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy: Charakterystyki i badania. Część 1: Pantografy pojazdów linii głównych.
- PN EN 50206-2 - Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy. Charakterystyki i badania. Część druga Pantografy metra i lekkich pojazdów szynowych.
- PN-EN 50317:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Wymagania dotyczące walidacji wyników pomiarów oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- PN-EN 50318:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Walidacja symulacji oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- prEN 50367 Railway applications - Current collection systems - Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line
- prEN 50388 Railway applications - Power supply and rolling stock - Technical criteria for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability
- PN-K-91002:1997 - Sieć trakcyjna kolejowa. Osprzęt. Ogólne wymagania i metody badań.
- BN-82 3086-16 - Tabor kolejowy normalnotorowy. Elektryczne pojazdy trakcyjne. Odbieraki prądu. Miedziane nakładki stykowe.
- Instrukcja let-2 (Et-2) - Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 60 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 23 grudnia 1992 r.

- UIC 799-1 - Characteristics of direct-current overhead contact system for lines worked at speeds of over 160 km/h and up to 250 km/h.

2.3 Zdrowie (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.3)

2.4 Ochrona środowiska (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.4)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 2.7

2.5 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.5)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 2.8

2.6 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.2.1)

- PN-EN 50119:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stosowane. Sieć jezdna górna trakcji elektrycznej.

- PN-EN 50122-1:2002 - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Część 1: Środki ochrony dotyczące bezpieczeństwa elektrycznego i uziemień.

- PN-EN 50122-2:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Część 2: Środki ochrony przed oddziaływaniem prądów błędnych wywołanych przez trakcję elektryczną prądu stałego.

- PN-EN 50123-1:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 1: Wymagania ogólne.

- PN-EN 50123-2:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 2: Wyłączniki prądu stałego.

- PN-EN 50123-3:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 3: Wewnętrzne odłączniki prądu stałego, rozłączniki izolacyjne i uziemniki.

- PN-EN 50123-4:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 4: Napowietrzne rozłączniki izolacyjne prądu stałego, odłączniki i uziemniki.

- PN-EN 50126:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.

- PN-EN 50149:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Trakcja elektryczna. Profilowane druty jezdne z miedzi i jej stopów.

- PN-EN 50149:2002/AC:2004 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Trakcja elektryczna. Profilowane druty jezdne z miedzi i jej stopów.

- PN-EN 50151:2004 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Wymagania szczególne dotyczące izolatorów kompozytowych.

- PN-EN 50206-1:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy. Charakterystyki i badania. Część 1: Pantografy pojazdów linii głównych.
- PN EN 50206-2 - Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy. Charakterystyki i badania. Część druga Pantografy metra i lekkich pojazdów szynowych.
- prEN 50367 - Railway applications - Current collection systems - Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line
- prEN 50388 - Railway applications - Power supply and rolling stock - Technical criteria for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability
- PN-K-91002:1997 - Sieć trakcyjna kolejowa. Osprzęt. Ogólne wymagania i metody badań.
- BN-82 3086-16 - Tabor kolejowy normalnotorowy. Elektryczne pojazdy trakcyjne. Odbieraki prądu. Miedziane nakładki stykowe.
- Instrukcja Id-1 (D-1) - Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. (Dotyczy w zakresie skrajni).
- Instrukcja Iet-2 (Et-2) - Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 60 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 23 grudnia 1992 r.
- Wymagania bezpieczeństwa dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym wprowadzone decyzją Dyrekcji Generalnej PKP (KA2b-5400-01/98 z 6 lutego 1998 r.). Stosowane zwyczajowo.
- UIC 799-1 - Characteristics of direct-current overhead contact system for lines worked at speeds of over 160 km/h and up to 250 km/h.

2.7 Ochrona środowiska (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.2.2)

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. Nr 192, poz. 1883).
- PN-EN 50121-1:2004 - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50121-2:2004 - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 2: Oddziaływanie systemu kolejowego na otoczenie.
- PN-EN 50121-5:2002 - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 5: Emisja i odporność na zakłócenia aparatów i urządzeń stacjonarnych zasilania energią.
- prEN 50367 - Railway applications - Current collection systems - Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line

- prEN 50388 - Railway applications - Power supply and rolling stock - Technical criteria for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability
- PN-EN 60870-2-1:2002 - Urządzenia i systemy telesterowania. Część 2-1: Warunki pracy. Zasilanie i kompatybilność elektromagnetyczna.
- PN-EN 61000-4-29:2004 - Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 4-29: Metody badań i pomiarów. Badanie odporności na zapady napięcia, krótkie przerwy i zmiany napięcia występujące w przyłączy zasilającym prądu stałego.
- PN-EN 61000-5-7:2005 - Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 5-7: Wytyczne instalowania urządzeń i ograniczania zaburzeń. Stopnie ochrony przed zaburzeniami elektromagnetycznymi zapewniane przez obudowy (kod EM).
- PN-EN 61000-6-3:2004 - Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 6-3: Normy ogólne. Norma emisji w środowiskach mieszkalnych, handlowych i lekko uprzemysłowionych.
- PN-EN 61000-6-4:2004 - Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 6-4: Normy ogólne. Norma emisji w środowiskach przemysłowych.

2.8 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.2.3)

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 20 grudnia 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków przyłączenia podmiotów do sieci elektroenergetycznych, ruchu i eksploatacji tych sieci (Dz. U. z 2005 r. Nr 2, poz. 6).
- PN-EN 50119:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stosowane. Sieć jezdna górna trakcji elektrycznej.
- PN-EN 50121-1:2004 - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50121-2:2004 - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 2: Oddziaływanie systemu kolejowego na otoczenie.
- PN-EN 50121-5:2002 - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 5: Emisja i odporność na zakłócenia aparatów i urządzeń stacjonarnych zasilania energią.
- PN-EN 50122-2:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Część 2: Środki ochrony przed oddziaływaniem prądów błędnych wywołanych przez trakcję elektryczną prądu stałego.
- PN-EN 50123-1:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50123-2:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 2: Wyłączniki prądu stałego.

- PN-EN 50123-3:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 3: Wewnętrzne odłączniki prądu stałego, rozłączniki izolacyjne i uziemniki.
- PN-EN 50123-4:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 4: Napowietrzne rozłączniki izolacyjne prądu stałego, odłączniki i uziemniki.
- PN-EN 50124-2:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji. Część 2: Przepięcia i stosowanie zabezpieczeń.
- PN-EN 50149:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Trakcja elektryczna. Profilowane druty jezdne z miedzi i jej stopów.
- PN-EN 50149:2002/AC:2004(U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Trakcja elektryczna. Profilowane druty jezdne z miedzi i jej stopów.
- PN-EN 50163:2005 - Zastosowania kolejowe. Napięcia zasilające systemów trakcyjnych.
- PN-EN 50206-1:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy: Charakterystyki i badania. Część 1: Pantografy pojazdów linii głównych.
- PN EN 50206-2 - Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy. Charakterystyki i badania. Część druga Pantografy metra i lekkich pojazdów szynowych.
- PN-EN 50317:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Wymagania dotyczące walidacji wyników pomiarów oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- PN-EN 50318:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Walidacja symulacji oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- PN EN 50327 - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Harmonizacja wartości znamionowych dla zespołów przekształtników i badania dotyczące zespołów przekształtników.
- PN-EN 50328:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Elektroniczne przekształtniki mocy dla podstacji.
- PN-EN 50329:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Transformatory trakcyjne.
- prEN 50367 - Railway applications - Current collection systems - Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line
- prEN 50388 - Railway applications - Power supply and rolling stock - Technical criteria for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability

- PN-EN 60870-2-1:2002 - Urządzenia i systemy telesterowania. Część 2-1: Warunki pracy. Zasilanie i kompatybilność elektromagnetyczna.
- PN-EN 61000-4-29:2004 - Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 4-29: Metody badań i pomiarów. Badanie odporności na zapady napięcia, krótkie przerwy i zmiany napięcia występujące w przyłączy zasilającym prądu stałego.
- PN-EN 61000-5-7:2005 - Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 5-7: Wytyczne instalowania urządzeń i ograniczania zaburzeń. Stopnie ochrony przed zaburzeniami elektromagnetycznymi zapewniane przez obudowy (kod EM).
- PN-EN 61000-6-3:2004 - Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 6-3: Normy ogólne. Norma emisji w środowiskach mieszkalnych, handlowych i lekko uprzemysłowionych.
- PN-EN 61000-6-4:2004 - Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 6-4: Normy ogólne. Norma emisji w środowiskach przemysłowych.
- PN-K-91002:1997 - Sieć trakcyjna kolejowa. Osprzęt. Ogólne wymagania i metody badań.
- BN-82 3086-16 - Tabor kolejowy normalnotorowy. Elektryczne pojazdy trakcyjne. Odbieraki prądu. Miedziane nakładki stykowe.
- Instrukcja Id-1 (D-1) - Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. {Dotyczy w zakresie skrajni}.
- Instrukcja let-2 (Et-2) - Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 60 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 23 grudnia 1992 r.
- UIC 608 - Conditions to be complied with for the pantographs of tractive units used in international services (3rd edition, April 2003 - Translation)
- UIC 799-1 - Characteristics of direct-current overhead contact system for lines worked at speeds of over 160 km/h and up to 250 km/h.

3. Podsystem Sterowanie

3.1 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.1)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 3.6

3.2 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.2)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).

3.3 Zdrowie (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.3)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.)

3.4 Ochrona środowiska (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.4)

3.5 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.5)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 3.7

3.6 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.3.1)

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144, z późn. zm.).

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 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).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).

- PN-EN 50121-1: 2004 - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna - część I: Wymagania ogólne.

- PN-EN 50121-2: 2004 - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna - część II: Oddziaływanie systemu kolejowego na otoczenie.

- PN-EN 50121-4: 2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna - Część IV: Emisja i odporność na zakłócenia urządzeń sygnalizacji i telekomunikacji.

- PN-EN 50121-5: 2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna - Część V: Emisja i odporność na zakłócenia aparatów i urządzeń stacyjnych zasilania energią.

- PN-EN 50122-1:2002 - Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne - część I: Środki ochrony dotyczące bezpieczeństwa elektrycznego i uziemień.

- PN-EN 50124-1:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji - część I: Podstawowe wymagania, odstęp, odległości dla wyładowań pełzających dla całego wyposażenia elektrycznego i elektronicznego.
- PN-EN 50124-1:2002/A1:2004 (U) - Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji - część I: Podstawowe wymagania, odstęp, odległości dla wyładowań pełzających dla całego wyposażenia elektrycznego i elektronicznego (zmiana A1).
- PN-EN 50124-2:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji - część II: przepięcia i zastosowanie zabezpieczeń.
- PN-EN 50125-3:2003(U) - Zastosowania kolejowe. Warunki środowiskowe stawiane urządzeniom - część III: Wyposażenie dla sygnalizacji i telekomunikacji.
- PN-EN 50126:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.
- PN-EN 50128:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania - Programy dla kolejowych systemów sterowania i zabezpieczenia.
- PN-EN 50129:2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania - Elektroniczne systemy sygnalizacji związane z bezpieczeństwem.
- PN-EN50159-1:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania - Część I: Łączność systemów bezpieczeństwa w układach zamkniętych.
- PN-EN50159-2:2002 (U) - Zastosowania kolejowe. Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania - Część I: Łączność systemów bezpieczeństwa w układach otwartych.
- PN-EN 50160:2002 - Parametry napięcia zasilającego w publicznych sieciach rozdzielczych.
- PN-EN 50160: 2002/AC:2004 - Parametry napięcia zasilającego w publicznych sieciach rozdzielczych.
- PN-EN 50160: 2002/Ap1:2005 - Parametry napięcia zasilającego w publicznych sieciach rozdzielczych.
- PN-EN 50238: 2003 (U) - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność pomiędzy tabor, a urządzeniami wykrywania pociągów.
- E1 - Instrukcja sygnalizacji na PKP - (Biuletyn PKP A z 1998 r. Nr 30, poz. 158).
- Instrukcja le-3 - Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru.
- le-5 (E-11) Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym - (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 2, poz. 18).

- Ir-5 (R-12) - Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej - (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 01, poz. 3).
- Instrukcja WTB-E10 - Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie PKP.
- UIC 641 - Conditions to be fulfilled by automatic vigilance devices used in international traffic. 4th edition, February 2001 - Translation
- UIC 731 - Inspection of signalling installations. 1st edition of 1.7.71
- UIC 732 - Principles for signalling trains routes using wayside signals. 3rd edition, May 2002 - Translation
- UIC 736 - Signalling relays. 4th edition, June 2004 - Original
- UIC 738 - Processing and transmission of safety information. 2nd edition of 1.1.90
- UIC 739 - Slip limits beyond signals. 2nd edition of 1.1.92
- UIC 751-1 - Railway radio equipment - Fixed and mobile units - General technical considerations (4th edition, July 2002 - Translation)
- UIC 751-2 - Railway radio equipment - Technical specifications (4th edition, August 2002 - Translation)
- UIC 760 - Level crossings - Road signs and signals. 6th edition of 1.1.72
- UIC 761 - Guidance on the automatic operation of level crossings. 4th edition, January 2004 - Original
- UIC 780 - Remote control of signalling installations. 1st edition of 1.1.65
- UIC 781 - Transmission systems and methods of remote control for signalling installations. 1st edition of 1.1.67.
- UIC 790 - Use of axle counters. 1st edition of 1.7.75.

3.7 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.3.2)

- Instrukcja E1 Instrukcja sygnalizacji na PKP stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 157 Zarządu PKP z dnia 20 lipca 1997 r. zmienione zarządzeniem nr 9 Zarządu PKP z dnia 7 stycznia 2000 r. oraz zarządzeniem nr 152 Zarządu PKP z dnia 2 listopada 2000 r.
- Instrukcja le-3 Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru.
- Instrukcja WTB-E10 Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie PKP.

4. Podsystem Tabor

4.1 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.1)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 4.6

4.2 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.2)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 4.7

4.3 Zdrowie (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.3)

- PN-85/N-08013 - Ergonomics. Moderate thermal environments. Determination of the PMV and PPD indexes and specifications of the conditions for thermal comfort

- PN-86/N-01321 - Hałas ultradźwiękowy. Dopuszczalne wartości poziomu ciśnienia akustycznego na stanowisku pracy i ogólne wymagania dotyczące wykonywania pomiarów.

- PN-86/N-01338 - Hałas ultradźwiękowy. Dopuszczalne wartości poziomów ciśnienia akustycznego na stanowiskach pracy i ogólne wymagania dotyczące wykonywania pomiarów.

- PN-90/K-11001 - Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej dwukabinowej. Podstawowe wymagania bezpieczeństwa pracy i ergonomii.

- PN-90/K-11002 - Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej dwukabinowej. Metodyka badania hałasu.

- PN-90/K-11003 - Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej dwukabinowej. Metodyka badania drgań.

- PN-91/N-01354 - Vibration. Limits of exposure for vibrations transmitted to the human body and evaluation methods for vibration

- PN-EN ISO 7730 - Moderate thermal environments. Determination of the PMV and PPD indices and specification of the conditions for thermal comfort

- ISO 2631-1 - Mechanical vibration and shock - Evaluation of human exposure to whole-body vibration - Part 1: General requirements.

- ISO 2631-4 - Mechanical vibration and shock - Evaluation of human exposure to whole-body vibration - Part 4: Guidelines for the evaluation of the effects of vibration and rotational motion on passenger and crew comfort in fixed-guideway transport systems

- UIC 413 - Measures to facilitate travel by rail. (9th edition, December 2000 - Translation)

- UIC 440 - Public-address systems in coaches (RIC) (4th edition, December 2001 - Translation)

- UIC 513 - Guidelines for evaluating passenger comfort in relation to vibration in railway vehicles. (1st edition of 1.7.94)
- UIC 553-1 - Air-conditioning equipment in coaches - Standard tests. (1st edition of 1.1.92)
- UIC 565-1 - Special design and fittings features of vehicles accepted for use in international passenger night traffic. 3rd edition, April 2003 - Translation
- UIC 565-2 - Special comfort and constructional characteristics and rules of hygiene for restaurant-cars accepted in international traffic. 1st edition of 1.1.79 and 3 Amendments
- UIC 565-3 - Indications for the layout of coaches suitable for conveying disabled passengers in their wheelchairs. 2nd edition, May 2003 - Translation

4.4 Ochrona środowiska (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.4)

- PN-EN 50125-1 - Zastosowania kolejowe - Warunki środowiskowe stawiane urządzeniom - część 1: Urządzenia taborowe.
- PN-EN 50125-3 - Zastosowania kolejowe. Warunki środowiskowe stawiane urządzeniom. Część 3: Wyposażenie dla sygnalizacji i telekomunikacji.
- Mts-108 - Instrukcja smarowania spalinowych pojazdów trakcyjnych.
- UIC 413 - Measures to facilitate travel by rail. (9th edition, December 2000 - Translation)
- UIC 440 - Public-address systems in coaches (RIC) (4th edition, December 2001 - Translation)
- UIC 508-1 - Interaction between passenger rolling stock and fixed installations. (1st edition of 1.1.94)
- UIC 513 - Guidelines for evaluating passenger comfort in relation to vibration in railway vehicles. (1st edition of 1.7.94)
- UIC 553-1 - Air-conditioning equipment in coaches - Standard tests. (1st edition of 1.1.92)
- UIC 624 - Exhaust emission tests for diesel traction engines. (2nd edition, April 2003 - Translation)
- UIC 842-2 - Technical specification for methods for testing paint products. (3rd edition of 1.7.75)
- UIC 842-5 - Technical specification for the protection against corrosion and painting of coaches and tractive units. (1st edition of 1.7.75)

4.5 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.5)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 4.8

4.6 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.4.1)

- RID - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (Stanowiący Aneks I do Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158, z późn. zm.).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 176, poz. 1719).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunki, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152 z późn. zm.).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu (Dz. U. Nr 103, poz. 1090).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectw dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175, poz. 1706).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37, poz. 330).

- PN-EN 12080 - Kolejnictwo. Maźnice. Łożyska toczne.

- PN-EN 12081 - Kolejnictwo. Maźnice. Smary.

- PN-EN 12082 - Kolejnictwo. Maźnice. Badania eksploatacyjne.

- PN-EN 12663 - Kolejnictwo - Wymagania konstrukcyjno-wytrzymałościowe dotyczące pudeł kolejowych pojazdów szynowych.

- PN-EN 13129-1 - Kolejnictwo - Klimatyzacja pojazdów linii głównych - część 1: Parametry komfortu.

- PN-EN 13260 - Kolejnictwo. Zestawy kołowe i wózki. Zestawy kołowe. Wymagania dotyczące wyrobu.

- PN-EN 13262 - Kolejnictwo. Zestawy kołowe i wózki. Koła. Wymagania dotyczące wyrobu.

- PN-EN 13272 - Kolejnictwo - Oświetlenie elektryczne pojazdów szynowych w systemach transportu publicznego.

- PN-EN 14067-1 - Railway applications. Aerodynamics. Part 1: Symbols and units
- PN-EN 14067-2 - Railway applications. Aerodynamics. Part 2: Aerodynamics on open track
- PN-EN 14067-3 - Railway applications. Aerodynamics. Part 3: Aerodynamics in tunnels
- PN-EN 50124-1 - Zastosowania kolejowe - Koordynacja izolacji - część 1: Podstawowe wymagania, odstępy, odległości dla wyładowań pełzających dla całego wyposażenia elektrycznego i elektronicznego.
- PN-EN 50124-2 - Zastosowania kolejowe - Koordynacja izolacji - część 2: Przepięcia i stosowanie zabezpieczeń.
- PN-EN 50126 - Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.
- PN-EN 50153 - Zastosowania kolejowe. Tabor. Środki ochrony przed zagrożeniami elektrycznymi.
- PN-EN 50155 - Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektroniczne stosowane w taborze.
- PN-EN 50153 - Zastosowania kolejowe. Tabor. Środki ochrony przed zagrożeniami elektrycznymi.
- PN-EN 50163 - Railway applications. Supply voltage of traction systems
- PN-EN 50206-1 - Zastosowania kolejowe - Tabor - pantografy: Charakterystyki i badania - część 1: Pantografy pojazdów linii głównych.
- PN-EN 50207 - Zastosowania kolejowe. Przekształtniki energoelektroniczne stosowane w pojazdach szynowych.
- PN-EN 50215 - Zastosowania kolejowe. Badanie pojazdów szynowych po zmontowaniu a przed wprowadzeniem do eksploatacji.
- PN-EN 50238 - Zastosowania kolejowe - Kompatybilność pomiędzy taborem a urządzeniami wykrywania pociągów.
- PN-EN 50261 - Zastosowania kolejowe. Montaż urządzeń elektronicznych.
- PN-EN 50311 - Zastosowania kolejowe. Tabor. Elektroniczne stateczniki prądu stałego do lamp fluorescencyjnych.
- PN-EN 50317 - Zastosowania kolejowe - Systemy odbioru prądu - Wymagania dotyczące walidacji wyników pomiarów oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.

- PN-EN 50318 - Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Walidacja symulacji oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- PN-EN 50343 - Zastosowania kolejowe. Tabor. Zasady dotyczące instalacji sieci kablowych
- PN-EN 60077-1 - Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektryczne taboru kolejowego. Część 1: Podstawowe warunki eksploatacji i zasady ogólne.
- PN-EN 60077-2 - Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektryczne taboru kolejowego. Część 2: Elementy elektrotechniczne. Zasady ogólne.
- PN-EN 60077-3 - Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektryczne taboru kolejowego. Część 3: Elementy elektrotechniczne. Zasady dotyczące wyłączników napięcia stałego.
- PN-EN 60077-5 - Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektryczne taboru kolejowego. Część 5: Elementy elektrotechniczne. Zasady dotyczące bezpieczników wysokiego napięcia.
- PN-EN 60309-1 - Plugs, socket-outlets and couplers for industrial purposes. Part 1: General requirements
- PN-EN 60309-2 - Plugs, socket-outlets and couplers for industrial purposes. Part 2: Dimensional interchangeability requirements for pin and contact-tube accessories
- PN-EN 60310 - Zastosowania kolejowe. Transformatory i dławiki instalowane w taborze.
- PN-EN 60322 - Zastosowania kolejowe. Wyposażenia elektryczne taboru. Wymagania dla oporników mocy budowy otwartej.
- PN-EN 60349-1 - Electric traction. Rotating electrical machines for rail and road vehicles. Part 1: Machines other than electronic convertor-fed alternating current motors
- PN-EN 60349-2 - Zastosowania kolejowe. Elektryczne maszyny wirujące do pojazdów szynowych i drogowych. Część 2: Maszyny prądu przemiennego zasilane z przekształtników energoelektronicznych.
- PN-EN 60623 - Ogniwa i baterie wtórne zawierające zasadowe lub inne niekwasowe elektrolity. Pojedyncze ogniwa akumulatorowe do ładowania, niklowo-kadmowe, prostokątne, otwarte.
- PN-EN 61377 - Electric traction. Rolling stock. Combined testing of inverter-fed alternating current motors and their control.
- PN-EN 61377-2 - Zastosowania kolejowe. Tabor. Badania zespołu. Część 2: Silniki trakcyjne prądu stałego zasilane z przekształtników impulsowych wraz z ich sterowaniem.

- PN-EN 61377-3 - Zastosowania kolejowe. Tabor. Część 3: Badania złożone silników prądu przemiennego zasilanych z przekształtników pośrednich wraz z ich sterowaniem.
- PN-E-83013 - Akumulatory ołowiowe wagonowe z płytami pancernymi. Ogólne wymagania i metody badań.
- EN 13129-2 - Railway applications. Air conditioning for main-line rolling stock. Part 2: Type tests
- EN 50388 - Railway applications - Power supply and rolling stock - technical criteria for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability
- PN-K-11010:1994 - Tabor kolejowy. Instalacja klimatyzacji i ogrzewania nawiewnego wagonu. Wymagania ogólne.
- PN-K-02501 - Tabor kolejowy. Właściwości dymowe materiałów. Wymagania i metody badań.
- PN-K-02507 - Spalinowe pojazdy trakcyjne. Zabezpieczenie przeciwpożarowe.
- PN-K-02508 - Tabor kolejowy. Właściwości palne materiałów. Wymagania i metody badań.
- PN-K-02511 - Tabor kolejowy. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe materiałów. Wymagania.
- PN-K-02512 - Tabor kolejowy. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe materiałów. Metoda badania wskaźnika rozprzestrzeniania się płomienia.
- PN-K-23011 - Tabor kolejowy. Elektryczna instalacja zasilania urządzeń wagonowych. Wymagania ogólne.
- PN-85/K-88150 - Tabor kolejowy. Zderzaki. Rozmieszczenie i wymiary zabudowy.
- PN-K-88160:1999 - Tabor kolejowy. Sprzęg śrubowy.
- PN-92/K-91200 - Wagony osobowe. Drzwi wejściowe obrotowo-składane. Wymagania.
- PN-92/K-91201 - Wagony osobowe. Drzwi wejściowe odchylno-suwane. Wymagania.
- PN-92/K-91202 - Wagony osobowe. Urządzenia do centralnego zamykania drzwi wejściowych. Wymagania.
- PN-92/K-91203 - Wagony osobowe. Urządzenia do blokowania drzwi wejściowych. Wymagania.
- PN-K-88208:1997 - Wagony osobowe. Drzwi czołowe rozsuwane. Wymagania i metody badań.

- PN-K-88177 - Tabor kolejowy. Hamulec. Wymagania i metody badań.
- PN-K-91001 - Elektryczne pojazdy trakcyjne. Odbieraki prądu. Wymagania i metody badań.
- PN-90/K-11001 - Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej dwukabinowej. Podstawowe wymagania bezpieczeństwa pracy i ergonomii.
- PN-90/K-11003 - Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej dwukabinowej. Metodyka badania drgań.
- PN-91/K-02501 - Tabor kolejowy. Właściwości dymowe materiałów. Wymagania i metody badań.
- PN-91/K-88100 - Vehicles of traction. Sirens and whistles
- PN-93/K-02505 - Tabor kolejowy. Stężenie tlenu i dwutlenku węgla wydzielanych podczas rozkładu termicznego lub spalania materiałów. Wymagania i badania. Tabor kolejowy. Stężenie tlenu i dwutlenku węgla wydzielanych podczas rozkładu termicznego lub spalania materiałów. Wymagania i badania.
- PN-93/K-02506 - Electric traction vehicles. Fire safety. Constructional guidelines
- PN-91/E-06077 - Power convertors for electric traction. Direct d.c. convertors (d.c. chopper convertors) for rolling stock
- PN-94/K-02059 - Tabor kolejowy. Tablice i znaki ostrzegawcze przed porażeniem prądem elektrycznym.
- PrEN 13715 - Railway applications. Wheelset and bogies. Wheels. Rim profile (current draft of TC 256 SC 2 WG 11)
- PrEN 14363 - Railway applications. Testing for acceptance of running characteristics of railway vehicles. Testing of running behaviour and stationary {current draft of TC 256 WG 10, dated June 2002).
- prEN 45545-1 - Railway applications. Fire protection on railway vehicles. Part 1: General
- prEN 45545-2 - Railway applications. Fire protection on railway vehicles. Part 2: Requirements for fire behaviour of materials and components
- prEN 45545-3 - Railway applications. Fire protection on railway vehicles. Part 3: Fire resistance requirements for fire barriers and partitions.
- prEN 45545-4 - Zastosowania kolejowe. Ochrona przeciwpożarowa. Część 4: Wymagania bezpieczeństwa przeciwpożarowego dla konstrukcji taboru kolejowego.

- prEN 45545-5 - Railway applications. Fire protection on railway vehicles. Part 5: Fire safety requirements for electrical equipment including that of trolley buses, track guided buses and magnetic levitation vehicles.
- prEN 45545-6 - Zastosowania kolejowe. Ochrona przeciwpożarowa. Część 6: Systemy zabezpieczenia przeciwpożarowego.
- prEN 45545-7 - Zastosowania kolejowe. Ochrona przeciwpożarowa. Część 7: Wymagania bezpieczeństwa przeciwpożarowego dla instalacji cieczy i gazów palnych.
- prEN 50367 - Railway applications - Current collection systems - Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line
- BN-71/3520-02 - Rolling stock. Electrical and diesel locomotives. General requirements
- ZN-01/PKP-3512-06 - Rolling stock. Electrical installation for lightning coaches and passengers compartments in traction vehicles. Requirements and test
- ZN-01/PKP-3512-07 - Rolling stock. Electrical installation for lightning. Requirements and test
- ISO 7001:1990 - Public information symbol
- Mt-11 - Instrukcja pomiarów geometrycznych zestawów kołowych.
- Mt-32 - Instrukcja o utrzymaniu elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych.
- Mts-108 - Instrukcja smarowania spalinowych pojazdów trakcyjnych.
- Mw-2 - Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych.
- Mw-56 - Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
- UIC 410 - Composition and calculation of the weight and braking of passenger trains. 5th edition, August 2002 - Translation
- UIC 510-1 - Wagons - Running gear - Normalisation. 9th edition of 1.1.78 and 14 Amendments
- UIC 510-2 - Trailing stock: wheels and wheelsets. Conditions concerning the use of wheels of various diameters. 4th edition, May 2004 - Translation
- UIC 510-3 - Wagons - Strength testing of 2 and 3-axle bogies on test rig. 1st edition of 1.1.89 - Reprint dated 1.7.94
- UIC 510-4 - Wagons - Variable-gauge running gear for 1435 mm/1520 mm and 1668 mm. Recommendations for bilateral agreements. 2nd edition, April 2002 - Translation
- UIC 510-5 - Technical approval of solid wheels. 1st edition, February 2003 - Translation

- UIC 511 - Trailing stock - Wheelbase. 7th edition of 1.7.87 and 1 Amendment
- UIC 512 - Rolling stock - Conditions to be fulfilled in order to avoid difficulties in the operation of track circuits and treadles. 8th edition of 1.1.79 and 2 Amendments
- UIC 515-0 - Passenger rolling stock - Trailer bogies - Running gear. 2nd edition, April 2001 - Original
- UIC 515-1 - Passenger rolling stock - Trailer bogies - Running gear - General provisions applicable to the components of trailers bogies. 2nd edition, March 2003 - Translation
- UIC 515-3 - Rolling stock - Bogies - Running gear - Axle design calculation method. 1. Ausgabe vom 01.07.94
- UIC 515-4 - Passenger rolling stock - Trailer bogies - Running gear - Bogie frame structure strength tests. 1st edition of 1.1.93
- UIC 515-5 - Powered and trailing stock - Bogies - Running gear - Tests for axle-boxes. 1st edition of 1.7.94
- UIC 518 - Testing and approval of railway vehicles from the point of view of their dynamic behaviour - Safety - Track fatigue - Ride quality. 2nd edition, April 2003 - Translation
- UIC 521 - Coaches and vans, wagons, tractive stock - Clearance to be provided at vehicle extremities (1st edition of 1.1.87 and 1 Amendment)
- UIC 522 - Technical conditions to be fulfilled by the automatic coupler of the UIC and OSJD Member Railways. 4th edition of 1.1.90
- UIC 522-2 - Conditions for the acceptance of draw-only automatic couplers. 2nd edition, April 2002 - Translation
- UIC 523 - Technical conditions with which automatic couplers of the UIC and OSJD Member Railways must comply in order to ensure compatibility of couplers. 1st edition of 1.7.81 and 1 Amendment
- UIC 524 - Wagons - Technical specifications governing spring devices for wagons fitted with automatic couplers belonging to the UIC and OSJD member railways. 1st edition of 1.1.78 and 6 Amendments
- UIC 527-1 - Coaches, vans and wagons - Dimensions of buffer heads - Track layout on S-curves. 3rd edition, April 2005 - Translation
- UIC 528 - Buffer gear for coaches. 7th edition of 1.1.91 and Amendment No.1
- UIC 529 - Long-stroke hydrodynamic shock absorbers - Technical conditions - Wagons. 1st edition of 1.1.78

- UIC 530-1 - Constructional conditions for wagons to be observed with a view to fitting the automatic coupler of the Member Railways of the UIC and OSJD respectively. 2nd edition of 1.4.82 and 3 Amendments
- UIC 530-2 - Wagons - Running safety. 4th edition of 1.7.85 - Reprint dated 1.7.97 NB: The set of diagrams (Appendices 1, 2 and 3) with 4
- UIC 532 - Trailing stock - Signal lamp brackets - Coaches - Fixed electric signal lamps. 9th edition of 1.1.79 - Reprint dated 1.1.91 and Amendment Nr 2
- UIC 533 - Protection by earthing of metal parts of vehicles. 2nd edition of 1.1.77 and 4 Amendments
- UIC 534 - Signal lamps and signal-lamp brackets for locomotives, railcars and all tractive and self-propelled stock. 4th edition, August 2002 - Translation
- UIC 535-2 - Standardisation and positioning of steps, end platforms, gangways, handrails, tow hooks, automatic coupler and brake valve controls on wagons in connection with the fitting of the automatic coupler of the UIC Member Railways and OSJD Member Railways. 3rd edition of 1.1.78 and 7 Amendments
- UIC 535-3 - Equipping of wagons with devices for passing from one to the other and with screw brakes. 1st edition of 1.1.76 - Reprint dated 1.7.95
- UIC 538 - Safety regulations for wagons equipped with machines operated independently or from an external source of energy. 1st edition of 1.7.79
- UIC 540 - Brakes - Air Brakes for freight trains and passenger trains. 4th edition, June 2002 - Translation
- UIC 541-1 - Brakes - Regulations concerning the design of brake components. 6th edition, November 2003 - Translation
- UIC 541-2 - Dimensions of hose connections (brake hoses) and electric cables; types of pneumatic and electric connections and their positioning on wagons and coaches equipped with automatic couplers of the UIC and OSJD Member Railways
- UIC 541-03 - Brakes - Regulations concerning manufacture of the different brake parts - Driver's brake valve. 1st edition of 1.1.84
- UIC 541-04 - Brakes - Regulations concerning the manufacture of brake components - Self-adjusting load-proportional braking system and automatic 'empty-loaded' control device. 2nd edition, July 2004 - Translation
- UIC 541-05 - Brakes - Regulations concerning the construction of the various brake components - Wheel slip prevention equipment. 1st edition of 1.1.85 and 8 Amendments
- UIC 541-06 - Brakes - Regulations concerning the construction of the various brake components: Magnetic brakes. 1st edition of 1.1.92 and Amendment No. 1

- UIC 541-07 - Brakes - Regulations governing the construction of different types of braking gear - Simple pressure receptacles of steel, not fired, for air braking equipment and auxiliary pneumatic equipment for railway rolling stock. 1st edition of 1.1.92
- UIC 542 - Brake parts - Interchangeability. 4th edition of 1.1.82 and 4 Amendments
- UIC 543 - Brakes - Regulations governing the equipment of trailing stock. 12th edition, June 2003 - Translation
- UIC 544-1 - Brakes - Braking power. 4th edition, October 2004 - Translation
- UIC 544-2 - Conditions to be observed by the dynamic brake of locomotives and motor coaches so that the extra braking effort produced can be taken into account for the calculation of the braked-weight. 2nd edition of 1.1.83
- UIC 545 - Brakes - Inscriptions, marks and signs. 7th edition, April 2002 - Translation
- UIC 546 - Brakes - High power brakes for passenger trains. 5th edition of 1.1.67 - Reprint dated 1.1.80 incorporating 5 Amendments
- UIC 547 - Brakes - Air brake - Standard programme of tests. 4th edition of 1.7.89
- UIC 554-1 - Power supply to electrical equipment on stationary railway vehicles from a local mains system or another source of energy at 220 V or 380 V, 50 Hz. 3rd edition of 1.1.79
- UIC 554-2 - Power supply to mechanically-refrigerated wagons running in rafts - Safety measures and electric installations. 1st edition of 1.1.78
- UIC 560 - Doors, footboards, windows, steps, handles and handrails of coaches and luggage vans. 12th edition, March 2002 - Translation
- UIC 561 - Means of intercommunication for coaches. 8th edition of 1.1.91 and Amendment No.1
- UIC 563 - Fittings provided in coaches in the interests of hygiene and cleanliness. 8th edition of 1.1.90 and 4 Amendments
- UIC 564-1 - Coaches - Windows made from safety glass. 6th edition of 1.1.79 - Reprint dated 1.1.90
- UIC 564-2 - Regulations relating to fire protection and firefighting measures in passenger carrying railway vehicles or assimilated vehicles used on international services. 3rd edition of 1.1.91 and 2 Amendments
- UIC 566 - Loadings of coach bodies and their components. 3rd edition of 1.1.90 and addenda and 1 Amendment
- UIC 567 - General provisions for coaches. 2nd edition, November 2004 - Translation

- UIC 567-1 - Standard X and Y coaches accepted for running on international services. 4th edition of 1.1.78 and 7 Amendments
- UIC 567-2 - Standard Z-type coaches accepted for running in international traffic - Characteristics. 4th edition of 1.7.91 and 2 Amendments
- UIC 567-3 - Constructional arrangements on coaches with a view to the application of the automatic coupler on the UIC member railways and on the OSJD member railways. 1st edition of 1.1.83 and 1 Amendment
- UIC 568 - Loudspeaker and telephone systems in RIC coaches Standard technical characteristics. 3rd edition of 1.1.96
- UIC 576 - Wagon doors and securing devices (Interchangeability). 5th edition of 1.7.75 and 6 Amendments
- UIC 577 - Wagon stresses. 3rd edition, May 2004 - Translation
- UIC 608 - Conditions to be complied with for the pantographs of tractive units used in international services. 3rd edition, April 2003 - Translation
- UIC 615-0 - Tractive units - Bogies and running gear - General provisions. 2nd edition, February 2003 - Translation
- UIC 615-1 - Tractive units - Bogies and running gear - General conditions applicable to component parts. 2nd edition, February 2003 - Translation
- UIC 615-4 - Motive power units - Bogies and running gear - Bogie frame structure strength tests. 2nd edition, February 2003 - Translation
- UIC 617-5 - Special safety regulations for drivers' cabs of tractive units. 2nd edition of 1.1.77 and 1 Amendment
- UIC 640 - Motive power units - Inscriptions, marks and signs. 3rd edition, October 2003 - Translation
- UIC 641 - Conditions to be fulfilled by automatic vigilance devices used in international traffic. 4th edition, February 2001 - Translation
- UIC 642 - Special provisions concerning fire precautions and fire-fighting measures on motive power units and driving trailers in international traffic. 2nd edition, September 2001 - Translation
- UIC 797 - Coordination of electrical protection substations-traction units. 1st edition, April 2000 - Translation
- UIC 810-1 - Technical specification for the supply of rough rolled non-alloy steel tyres for tractive and trailing stock. 5th edition, January 2003 - Translation

- UIC 810-3 - Technical specification for the supply of non-alloy flat and sectional steel for tyre retention spring rings. 1st edition of 1.7.90
- UIC 811-1 - Technical specification for the supply of axles for tractive and trailing stock. 4th edition of 1.1.87 with sulphur prints
- UIC 811-2 - Technical specification for the supply of axles for tractive and trailing stock - Tolerances. 2nd edition, February 2004 - Translation
- UIC 812-1 - Technical specification for the supply of rolled or forged wheel centres for tyred wheels for trailing stock. Cuiality requirements. 4th edition of 1.1.89
- UIC 812-2 - Solid wheels for tractive and trailing stock - Tolerances. 2nd edition, December 2002 - Translation
- UIC 812-3 - Technical specification for the supply of solid wheels in rolled non-alloy steel for tractive and trailing stock. 5th edition of 1.1.84 with sulphur prints and 1 Amendment
- UIC 812-4 - Technical specification for the supply of tyred wheels for tractive and trailing stock. Type fitting and tolerances. 1st edition of 1.7.90
- UIC 813 - Technical specification for the supply of wheelsets for tractive and trailing stock - Tolerances and assembly. 2n edition, December 2003 - Translation
- UIC 814 - Technical specification for the official testing and supply of greases intended for the lubrication of railway vehicle roller bearing axle boxes. 2nd edition of 1.7.88
- UIC 826 - Technical provisions for the supply of screw couplings for tractive and trailing stock. 3rd edition, May 2004 - Translation

4.7 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.4.2)

- RIV-2000 - Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 23, poz. 111).
- RIC - Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej.
- PN-EN 50126 - Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.
- Mt-11 - Instrukcja pomiarów geometrycznych zestawów kołowych.
- Mt-32 - Instrukcja o utrzymaniu elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych.
- Mts-108 - Instrukcja smarowania spalinowych pojazdów trakcyjnych.
- Mw-2 - Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych.

- Mw-56 - Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
- UIC 510-3 - Wagons - Strength testing of 2 and 3-axle bogies on test rig. (1st edition of 1.1.89 - Reprint dated 1.7.94)
- UIC 515-1 - Passenger rolling stock - Trailer bogies - Running gear - General provisions applicable to the components of trailers bogies. (2nd edition, March 2003 - Translation)
- UIC 515-3 - Rolling stock - Bogies - Running gear - Axle design calculation method. (1st edition of 1.7.94)
- UIC 515-4 - Passenger rolling stock - Trailer bogies - Running gear - Bogie frame structure strength tests. (1st edition of 1.1.93)
- UIC 517 - Wagons - Suspension gear - Standardisation. (6th edition of 1.7.79 - Reprint dated 1.1.89 incorporating 10 Amendments)

4.8 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.4.3)

- RIV-2000 - Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 23, poz. 111).
- RIC - Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej (Biuletyn PKP A z 2001 r. Nr 10, poz. 34).
- PN-EN 50121-1 - Zastosowania kolejowe - Kompatybilność elektromagnetyczna - część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50121-2 - Zastosowania kolejowe - Kompatybilność elektromagnetyczna - część 2: Oddziaływanie systemu kolejowego na otoczenie.
- PN-EN 50121-3-1 - Zastosowania kolejowe - Kompatybilność elektromagnetyczna - Część 3-1: Tabor; pociąg i pojazd całościowo.
- PN-EN 50121-3-2 - Zastosowania kolejowe - Kompatybilność elektromagnetyczna - Część 3-2: Tabor; aparaty.
- PN-EN 50121-4 - Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 4: Emisja i odporność na zakłócenia urządzeń sygnalizacji i telekomunikacji.
- PN-EN 50206-1 - Railway applications - Rolling stock - Pantographs: Characteristics and tests
- PN-EN 50215 - Zastosowania kolejowe. Badanie pojazdów szynowych po zmontowaniu a przed wprowadzeniem do eksploatacji.
- PN-EN 50238 - Zastosowania kolejowe - Kompatybilność pomiędzy taborem a urządzeniami wykrywania pociągów.

- PN-EN 50317 (U) - Railway applications - Current collection systems - Requirements for and validation of measurements of the dynamic interaction between pantograph and overhead contact line
- PrEN-50367 - Railway applications - Current collection systems - Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line.
- PN-85/K-88150 - Tabor kolejowy. Zderzaki. Rozmieszczenie i wymiary zabudowy.
- PN-93/K-88152 - Wagony osobowe. Okna. Wymagania.
- PN-K-88160:1999 - Tabor kolejowy. Sprzęg śrubowy.
- PN-K-88200 - Tabor kolejowy. Sygnały końca pociągu. Wymagania.
- ZN-01/PKP-3512-06 - Traction vehicles. Electrical lightning installation. Requirements and tests.
- Mt-11 - Instrukcja pomiarów geometrycznych zestawów kołowych.
- UIC/OSŽD 430-4 - Wagons. Operation between 1435 mm gauge and 1520 mm gauge networks Technical provisions and approval conditions. (1st edition, May 2004 - Translation)
- UIC/ OSŽD 430-5 - Regulations for the exchange and use of new generation freight wagons between railways with gauges of 1435 mm and 1520 mm. (1st edition, November 2003 - Translation)
- UIC 430-5 - Regulations for the exchange and use of new generation freight wagons between railways with gauges of 1435 mm and 1520 mm. (1st edition, November 2003 - Translation)
- UIC 438-1 - Identification marking for passenger rolling stock. (3rd edition, April 2004 - Translation)
- UIC 500 - Standardisation of transport stock and components. Principles, procedures, results. (2nd edition, December 2000 - Translation)
- UIC 505-1 - Railway transport stock - Rolling stock construction gauge. (9th edition, November 2003 - Translation)
- UIC 505-4 - Effects of the application of the kinematic gauges defined in the 505 series of leaflets on the positioning of structures in relation to the tracks and of the tracks in relation to each other. (3rd edition of 1.1.77 and 2 Amendments)
- UIC 505-5 - Basic conditions common to Leaflets 505-1 and 505-4 - Notes on the preparation and provisions of these leaflets (2nd edition of 1.1.77 and 4 Amendments)
- UIC 506 - Rules governing application of the enlarged GA, GB and GC gauges (1st edition of 1.1.87 and 4 Amendments)

- UIC 507 - Wagons - Conditions governing wagons conveyed on ferries (1st edition of 1.7.89 - Reprint dated 1.7.97)
- UIC 510-4 - Wagons - Variable-gauge running gear for 1435 mm/1520 mm and 1668 mm. Recommendations for bilateral agreements. 2nd edition, April 2002 - Translation
- UIC 520 - Wagons, coaches and vans - Draw gear - Standardisation (7th edition, December 2003 - Translation)
- UIC 521 - Coaches and vans, wagons, tractive stock - Clearance to be provided at vehicle extremities (1st edition of 1.1.87 and 1 Amendment)
- UIC 522 - Technical conditions to be fulfilled by the automatic coupler of the UIC and OSJD Member Railways (4th edition of 1.1.90)
- UIC 526-1 - Wagons - Buffers with a stroke of 105 mm (2nd edition of 1.7.98)
- UIC 526-3 - Wagons - Buffers with a stroke of 130 and 150 mm (under preparation) (2nd edition of 1.7.98)
- UIC 527-1 - Coaches, vans and wagons - Dimensions of buffer heads - Track layout on S-curves (3rd edition, April 2005 - Translation)
- UIC 532 - Trailing stock - Signal lamp brackets - Coaches - Fixed electric signal lamps (9th edition of 1.1.79 - Reprint dated 1.1.91 and Amendment Nr 2)
- UIC 534 - Signal lamps and signal-lamp brackets for locomotives, railcars and all tractive and self-propelled stock (4th edition, August 2002 - Translation)
- UIC 535-1 - Standardisation of steps and handrails on wagons (5th edition of 1.1.72 and 2 Amendments)
- UIC 536 - Cable hooks for wagons (3rd edition of 1.1.67 - Reprint dated 1.1.96)
- UIC 550 - Power supply installations for passenger stock. 11th edition, April 2005 - Translation
- UIC 552 - Electrical power supply for trains - Standard technical characteristics of the train line. 10th edition, June 2005 - Translation
- UIC 553 - Heating, ventilation and air-conditioning in coaches (6th edition, February 2004 - Translation)
- UIC 555 - Electric lighting in passenger rolling stock. 1st edition of 1.1.78 and 7 Amendments
- UIC 557 - Diagnostics on passenger rolling stock (2nd edition of 1.1.98)
- UIC 558 - Remote control and data cable - Standard technical features for the equipping of RIC coaches. 1st edition of 1.1.96

- UIC 562 - Space for baggage racks, coat-hooks and lockers - Measures to prevent baggage theft (5th edition of 1.1.91)
- UIC 568 - Loudspeaker and telephone systems in RIC coaches. Standard technical characteristics (3rd edition of 1.1.96)
- UIC 569 - Regulations to be observed in the construction of coaches and vans suitable for conveyance by train ferry (2nd edition of 1.7.79 and 2 Amendments)
- UIC 570 - Wagons - Interchangeable parts (6th edition of 1.1.81 - Reprint dated 1.1.95)
- UIC 571-1 - Standard wagons - Ordinary two-axle wagons - Characteristics (5th edition, October 2004 - Translation)
- UIC 571-2 - Standard wagons - Ordinary bogie wagons - Characteristics (6th edition, February 2001 - Translation)
- UIC 571-3 - Standard wagons - Special-purpose wagons - Characteristics (6th edition, November 2004 - Translation)
- UIC 571-4 - Standard wagons - Wagons for combined transport - Characteristics (4th edition, October 2004 - Translation)
- UIC 572 - Wagons composed of permanently coupled units (multiple wagons) and articulated wagons (1st edition of 1.1.90 and 4 Amendments)
- UIC 573 - Technical conditions for the construction of tank wagons. (6th edition, April 2005 - Translation)
- UIC 574 - Insulated, refrigerator and mechanically-refrigerated wagons and containers. Procedure to be followed for the determination of the thermic transmission coefficient of the body (3rd edition of 1.7.71)
- UIC 579-2 - Conditions for the technical transfer inspection of wagons (Leaflet with drawn on 1.2.03)
- UIC 580 - Inscriptions and markings, route indicators and number plates to be affixed to coaching stock used in international traffic (6th edition of 1.1.90 and 3 Amendments)
- UIC 581 - Wagons - Lifting - Rerailing (1st edition of 1.1.83 and 1 Amendment)
- UIC 582 - Marks on unified and standard wagons (3rd edition of 1.2.77)
- UIC 584 - Directives for the drawing up of service instructions to assist staff in the use of equipment in coaches authorised to run on international services (1st edition of 1.1.73 and 1 Amendment of 1.1.1976)
- UIC 590 - Small and medium containers - Technical conditions with which containers must comply in order to be accepted for use in international traffic (Leaflet withdrawn on 1.1.04)

- UIC 592-2 - Large containers for transport on wagons - Technical conditions to be fulfilled by large containers accepted for use in international traffic (6th edition, October 2004 - Translation)
- UIC 592-3 - Large containers (CT), swap bodies (CM) and transport frames for horizontal transshipment (CA) - Standard report on acceptance tests (2nd edition of 1.1.98)
- UIC 596-5 - Transport of road vehicles on wagons - Technical organisation - Method 1- Conveyance of ordinary grab-handled semi-trailers on special wagons (1) (Standard recess wagons. (3rd edition of 1.7.85 - Reprint dated 1.1.96))
- UIC 608 - Conditions to be complied with for the pantographs of tractive units used in international services (3rd edition, April 2003 - Translation)
- UIC 611 - Regulations governing acceptance of electric locomotives, power cars and multiple-unit sets for running on international services. 6th edition, February 2001 - Translation
- UIC 623-1 - Approval procedures for diesel engines of motive power units (3rd edition, April 2005 - Translation)
- UIC 623-2 - Approval tests for diesel engines of motive power units (3rd edition, April 2005 - Translation)
- UIC 623-3 - Series test and acceptance conditions for diesel engines of motive power units (3rd edition, December 2003 - Translation)
- UIC 626 - Production of electrical power on diesel tractive units for supplying the train cable. 3rd edition, April 2004 - Translation
- UIC 627-4 - Regulations relating to buffing and draw gear and the braking system to be used on internal combustion-engined railcars and multiple-unit sets, to enable them to be hauled in an emergency by any tractive unit (2nd edition of 1.7.80)
- UIC 644 - Warning devices used on tractive units employed on international services (2nd edition of 1.7.80)
- UIC 648 - Connections for electric cables and air pipes on headstocks of locomotives and driving trailers. 4th edition, September 2001 - Translation
- UIC 651 - Layout of driver's cabs in locomotives, railcars, multiple-unit trains and driving trailers (4th edition, July 2002 - Translation)
- UIC 825 - Technical specification for the supply of draw hooks with nominal load equal to 250 kN, 600 kN or 1000 kN for tractive and trailing stock (4th edition of 1.7.85)
- UIC 828 - Technical specification for the supply of welded components for buffers. 1st edition of 1.1.60 and 1 Amendment (brought up-to-date on 1.10.1975)

- UIC 842-1 - Technical specification for the supply of paint products for the protection of railway vehicles and containers (1st edition of 1.7.75)
- UIC 842-6 - Technical specification for the quality inspection of railway vehicle paint systems (2nd edition of 1.7.79)
- UIC 845 - Technical specification for the supply of elastomer flange connections for intercommunicating gangways (3rd edition, January 2004 - Translation)

5. Podsystem Utrzymanie

- 5.1 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.1)
- 5.2 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.2)
- 5.3 Zdrowie (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.3 oraz punkt 2.5.1)
- 5.4 Ochrona środowiska (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.4 oraz punkt 2.5.2)
- 5.5 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.5 oraz punkt 2.5.3)
- 5.6. Zdrowie i bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.5.1)
- 5.7 Ochrona środowiska (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.5.2)
- 5.8 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.5.3)
- PPW Przepisy użytkowania wagonów w kolejowej komunikacji międzynarodowej (Biuletyn PKP A z 1996 r. Nr 35, poz.150).

6. Podsystem Ruch

- 6.1 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.1)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 6.6.

- 6.2 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.2)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 6.7.

- 6.3 Zdrowie (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.3)

- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).

- 6.4 Ochrona środowiska (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.4)

- 6.5 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.5)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 6.8.

6.6. Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.6.1)

- Ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962).

- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2004 r. w sprawie egzaminu dla kandydatów na doradców i dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 164, poz. 1717).

- RID - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (stanowiący Aneks I do Przepisów ujednoliconych w umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. 1985 r. Nr 34, poz. 158, z późn. zm.).

- R1 - Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP - (Biuletyn PKP A z 1998 r. Nr 11, poz. 31).

- E1 - Instrukcja sygnalizacji na PKP -(Biuletyn PKP A z 1998 r. Nr 30, poz. 158).

- Ir-9 (R-34) - Instrukcja o technice pracy manewrowej - (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 1, poz. 4).

- Ir-10 (R-57) - Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych (Biuletyn PKP S.A. B z 2004 r. Nr 12, poz. 32).

- Mw 28 - Instrukcja dla rewidenta i starszego rewidenta taboru (Biuletyn PKP z 1997 r. Nr 8, poz. 35).

- UIC 617-7 - Regulations concerning conditions of visibility from driving compartments of electric powered stock. (1st edition of 1.1.64 and 1 Amendment)

- UIC 644 - Warning devices used on tractive units employed on international services. (2nd edition of 1.7.80)

6.7 Niezawodność i gotowość (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.6.2)

- RIV-2000 - Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 23, poz. 111).

- RIC - Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej (Biuletyn PKP A z 2001 r. Nr 10, poz. 34).

- UIC 434 - Regulations concerning the repatriation of wagons for maintenance. (1st edition of 1.7.94)

- UIC 451-2 - Coordination of work sites and operating measures to be taken on main lines particularly for international traffic. 3rd edition, December 2000 - Translation

6.8 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.6.3)

- PPW - Przepisy użytkowania wagonów w kolejowej komunikacji międzynarodowej (Biuletyn PKP A z 1996 r. Nr 35, poz.150).

- Ir-10 (R-57) - Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych (Biuletyn PKP S.A. B z 2004 r. Nr 12, poz. 32).

- Instrukcja dla rewidenta i starszego rewidenta taboru Mw 28 (Biuletyn PKP z 1997 r. Nr 8, poz. 35).

- RIV-2000 - Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 23, poz. 111).

- RIC - Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej.

- UIC 419-1 - Analytical numbering of international passenger trains. (2nd edition of 1.1.93)

- UIC 419-2 - Analytical numbering of international freight trains. (1st edition of 3.6.73 - Reprint dated 1.7.93 and 7 Amendments)

- UIC 428-1 - International sorting system for wagonload traffic. (1st edition of 1.10.77 and 1 Amendment.)

- UIC 433 - Standard General Conditions (SGC) for the introduction into service and operation of privately owned wagons. (20th edition, September 2003 - Translation)

- UIC 438-1 - Identification marking for passenger rolling stock. (3rd edition, April 2004 - Translation)

- UIC 438-2 - Identification marking for freight rolling stock. (7th edition, May 2004 - Translation)

- UIC 596-6 - Conveyance of road vehicles on wagons - Technical organisation - Conditions for coding combined-transport load units and combined-transport lines. (4th edition, April 2005 - Translation)

7. Podsystem Aplikacje Telematyczne

7.1 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.1)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 7.9

7.2 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.2 oraz punkt 2.7.1)

7.3 Zdrowie (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.3 oraz punkt 2.7.2)

7.4 Ochrona środowiska (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.4)

7.5 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 1.5)

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 7.6

7.6 Zgodność techniczna (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.7.1)

- UIC 428-1 - International sorting system for wagonload traffic. (1st edition of 1.10.77 and 1 Amendment.)

7.7 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.7.1)

7.8 Zdrowie (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.7.2)

7.9 Bezpieczeństwo (zgodnie z 2001/16/EC załącznik III punkt 2.7.3)

- Ustawa o ochronie informacji niejawnych z dnia 22 stycznia 1999 r. (Dz. U. Nr 11, poz. 95, z późn. zm.).

9.4 załącznik „Moduły”

Moduły – wstęp do zagadnienia

Decyzjami Komisji Europejskiej ustanowiono moduły stosowane do celów oceny zgodności składników interoperacyjności oraz weryfikacji WE podsystemów w odniesieniu do TSI dla systemu kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości.¹¹²

Modułów przewidzianych w decyzji Komisji 2010/713/UE nie należy stosować w odniesieniu do TSI, które obowiązywały w dniu rozpoczęcia stosowania tej decyzji, do czasu ich nowelizacji; w zamian należy umożliwić stosowanie modułów w zakresie oceny zgodności składników interoperacyjności i ich przydatności do stosowania oraz weryfikacji WE podsystemów określonych w stosownych załącznikach do wcześniej wprowadzonych TSI. Kiedy jednak wspomniane TSI zostaną znowelizowane, zostaną objęte zakresem decyzji 2010/713/UE.¹¹³

Procedury oceny zgodności w odniesieniu do składników interoperacyjności ujętych w TSI wybrano spośród określonych modułów według następujących kryteriów: a) stosowności danego modułu w odniesieniu do typu składnika interoperacyjności; b) charakteru zagrożeń stwarzanych przez składnik interoperacyjności oraz stopnia, w jakim ocena zgodności odpowiada rodzajowi i poziomowi zagrożenia; c) potrzeby zapewnienia producentowi możliwości wyboru między modułami w zakresie systemu zarządzania jakością i modułami w zakresie certyfikacji produktu; d) potrzeby uniknięcia wprowadzania modułów, których stosowanie byłoby zbyt uciążliwe w stosunku do zagrożeń. W TSI określa się moduły w zakresie oceny zgodności, jakie mają być stosowane w odniesieniu do składników interoperacyjności. Moduły te są w razie potrzeby wyjaśnione i uzupełnione w TSI, ze względu na specyfikę danego podsystemu.¹¹⁴

Poniżej przedstawiono charakterystykę i ograniczenia związane z wyborem poszczególnych modułów lub kombinacji modułów.

¹¹² Decyzja Komisji z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE

¹¹³ Decyzja Komisji 2010/713/UE, Dz. U. L 319 z dnia 4 grudnia 2010 r., punkt (9)

¹¹⁴ Decyzja Komisji 2010/713/UE, Dz. U. L 319 z dnia 4 grudnia 2010 r., art. 4

Wybrane moduły w zakresie oceny zgodności składników interoperacyjności

Moduł CA. Wewnętrzna kontrola produkcji

Wewnętrzna kontrola produkcji to procedura oceny zgodności, według której producent wywiązuje się z określonych zobowiązań oraz zapewnia i deklaruje, na swoją wyłączną odpowiedzialność, że rozpatrywane składniki interoperacyjności spełniają wymagania technicznej specyfikacji interoperacyjności (TSI) mające do nich zastosowanie.

Producent sporządza dokumentację techniczną. Dokumentacja musi umożliwiać ocenę składnika interoperacyjności pod względem jego zgodności z wymaganiami TSI. Dokumentacja techniczna określa odnośne wymagania i obejmuje, w stopniu odpowiednim dla takiej oceny, projekt, produkcję, utrzymanie i funkcjonowanie składnika interoperacyjności. W stosownych przypadkach dokumentacja techniczna wykazuje, że projekt składnika interoperacyjności, który został już zatwierdzony przed wdrożeniem stosownej TSI, jest zgodny z tą TSI oraz że składnik interoperacyjności został zastosowany w warunkach eksploatacji w tym samym obszarze użytkowania. Dokumentacja techniczna zawiera, w stosownych przypadkach, przynajmniej następujące elementy: opis ogólny składnika interoperacyjności, projekt koncepcyjny i rysunki produkcyjne oraz schematy elementów, podzespołów, obwodów itd., opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia wspomnianych rysunków i schematów oraz zasad funkcjonowania (w tym warunków użytkowania) i zasad utrzymania składnika interoperacyjności, warunki integracji składnika interoperacyjności w jego środowisku systemowym (podzespół, zespół, podsystem) oraz niezbędne warunki dotyczące interfejsów, wykaz zastosowanych w całości lub częściowo norm zharmonizowanych lub innych właściwych specyfikacji technicznych, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, oraz opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia wymagań TSI, jeżeli takie normy zharmonizowane nie zostały zastosowane. W przypadku częściowego zastosowania norm zharmonizowanych w dokumentacji technicznej określa się, które części zostały zastosowane, wyniki wykonanych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań itd., oraz sprawozdania z testów.

Producent podejmuje wszelkie niezbędne środki, aby proces produkcji i jego monitorowanie zapewniały zgodność składników interoperacyjności z dokumentacją techniczną oraz z wymaganiami TSI mającymi do nich zastosowanie.

Producent sporządza pisemną deklarację zgodności WE dla składnika interoperacyjności i przechowuje ją wraz z dokumentacją techniczną do dyspozycji organów krajowych przez okres wskazany w stosownej TSI, a w przypadku gdy w TSI nie wskazano tego okresu – przez okres 10 lat od daty wyprodukowania ostatniego składnika interoperacyjności. Deklaracja zgodności WE musi zawierać oznaczenie składnika interoperacyjności, dla którego została sporządzona. Kopię deklaracji zgodności WE udostępnia się na żądanie właściwych organów. Deklaracja zgodności WE musi spełniać wymagania art. 13 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE oraz pkt 3 załącznika IV do niej.

Zobowiązania producenta mogą być wypełniane w jego imieniu i na jego odpowiedzialność przez jego upoważnionego przedstawiciela, o ile zostały one określone w pełnomocnictwie.

Moduł CC. Zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji

Zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji to ta część procedury oceny zgodności, według której producent wywiązuje się z określonych zobowiązań oraz zapewnia i deklaruje, na swoją wyłączną odpowiedzialność, że rozpatrywane składniki interoperacyjności są zgodne z typem opisanym w certyfikacie badania typu WE i spełniają wymagania technicznej specyfikacji interoperacyjności (TSI) mające do nich zastosowanie.

Producent podejmuje wszelkie niezbędne środki, aby proces produkcji i jego monitorowanie zapewniały zgodność składników interoperacyjności z zatwierdzonym typem opisanym w certyfikacie badania typu WE oraz z wymaganiami TSI mającymi do nich zastosowanie.

Producent sporządza pisemną deklarację zgodności WE dla składnika interoperacyjności i przechowuje ją do dyspozycji organów krajowych przez okres wskazany w stosownej TSI, a w przypadku gdy w TSI nie wskazano tego okresu – przez okres 10 lat od daty wyprodukowania ostatniego składnika interoperacyjności. Deklaracja zgodności WE musi zawierać oznaczenie składnika interoperacyjności, dla którego została sporządzona. Kopię deklaracji zgodności WE udostępnia się na żądanie właściwych organów. Deklaracja zgodności WE musi spełniać wymagania art. 13 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE oraz pkt. 3 załącznika IV do niej.

Certyfikat, do którego należy się odnieść, to: certyfikat badania typu WE i dodatki do niego.

Zobowiązania producenta mogą być wypełniane w jego imieniu i na jego odpowiedzialność przez jego upoważnionego przedstawiciela, o ile zostały one określone w pełnomocnictwie.

Moduły w zakresie oceny zgodności podsystemów

Moduł SB Badanie typu WE

W ramach badania typu WE notyfikowana jednostka certyfikująca bada rozwiązanie techniczne podsystemu oraz weryfikuje i poświadcza, że rozwiązanie to spełnia wymagania stosownych TSI oraz wszelkich innych przepisów wynikających z Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, mające do niego zastosowanie.

Badanie typu WE przeprowadza się poprzez ocenę adekwatności rozwiązania technicznego podsystemu w drodze zbadania dokumentacji technicznej i innych dowodów potwierdzających oraz przez badanie egzemplarza próbnego całego podsystemu, reprezentatywnego dla przewidywanej produkcji (typ produkcji).

Typ może obejmować kilka wersji podsystemu, pod warunkiem że różnice pomiędzy wersjami nie mają wpływu na przepisy stosownych TSI.

Do rozpoczęcia procedury weryfikacji WE zgodnie z modułem SB konieczne jest złożenie przez Wnioskodawcę (np. producenta) odpowiedniego wniosku wraz z wymaganymi załącznikami do wybranej notyfikowanej jednostki certyfikującej.

Zadaniem notyfikowanej jednostki certyfikującej w odniesieniu do typu projektu jest przeprowadzenie badania dokumentacji technicznej i dowodów potwierdzających w celu oceny adekwatności rozwiązania technicznego podsystemu pod względem spełnienia wymagań stosownych TSI. W przypadku gdy w stosownych TSI wymagany jest przegląd projektu, notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza badanie metod, narzędzi oraz wyników projektowych celem oceny ich zgodności z wymaganiami stosownych TSI. W odniesieniu do typu produkcji notyfikowana jednostka certyfikująca weryfikuje, czy dane egzemplarze próbne zostały wyprodukowane zgodnie z wymaganiami stosownych TSI i z dokumentacją techniczną, a także identyfikuje elementy, które zaprojektowano zgodnie z odnośnymi przepisami stosownych TSI, norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych, jak również elementy, które zaprojektowano bez zastosowania stosownych przepisów tych norm.

W tym celu notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza odpowiednie badania i testy lub zleca ich wykonanie w celu sprawdzenia, w przypadku gdy wnioskodawca zdecydował się na zastosowanie rozwiązań określonych w odnośnych normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych, czy zostały one zastosowane prawidłowo. Jeśli wnioskodawca

nie zastosował rozwiązań określonych w odnośnych normach zharmonizowanych lub specyfikacjach, to notyfikowana jednostka certyfikująca sprawdza, czy przyjęte przez producenta rozwiązania spełniają odpowiednie wymagania stosownych TSI.

Jeśli notyfikowana jednostka certyfikująca zdecyduje, że należy przeprowadzić odpowiednie badania i testy, to miejsce ich przeprowadzenia uzgadnia z wnioskodawcą. W przypadku, gdy podsystem zgłoszony do oceny jest przedmiotem procedury przyznawania odstępstw (zgodnie z art. 9 Dyrektywy 2008/57/WE), to wnioskodawca informuje o tym notyfikowaną jednostkę certyfikującą określając dokładnie do której TSI (lub jej części) zastosowano odstępstwo.

Po wydaniu odpowiedniego certyfikatu (oraz w przypadku innych decyzji dot. certyfikacji, np. o zawieszeniu lub cofnięciu certyfikatu) notyfikowana jednostka certyfikująca zobowiązana jest do informowania odpowiednich organów oraz innych jednostek o podjętych decyzjach.

Po zakończeniu oceny notyfikowana jednostka certyfikująca sporządza sprawozdanie z oceny (raport), w którym odnotowuje podjęte działania i ich rezultaty i wyłącznie za zgodą wnioskodawcy może udostępnić treść takiego sprawozdania, w całości lub w części.

Jeżeli typ spełnia wymagania stosownych TSI mające zastosowanie do rozpatrywanego podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje wnioskodawcy certyfikat badania typu WE, zawierający nazwę i adres wnioskodawcy, wnioski z badań, ewentualne warunki jego ważności oraz dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego typu. Do certyfikatu mogą być dołączone załączniki, zawierające istotne informacje umożliwiające ocenę zgodności wyprodukowanych podsystemów w odniesieniu do badanego typu.

Jeżeli typ nie spełnia wymagań stosownych TSI, notyfikowana jednostka certyfikująca odmawia wydania certyfikatu badania typu WE oraz informuje o tym wnioskodawcę, podając szczegółowe uzasadnienie odmowy.

Jeżeli podsystem jest przedmiotem odstępstwa albo podlega modernizacji, odnowie lub szczególnemu przypadkowi, certyfikat badania typu WE wskazuje również dokładne

odniesienie do TSI lub ich części, w odniesieniu do których nie badano zgodności podczas procedury weryfikacji WE.

W przypadku gdy uwzględnione są jedynie niektóre części podsystemu i gdy spełniają one wymagania stosownych TSI, jednostka notyfikowana wydaje certyfikat pośredniego potwierdzenia weryfikacji WE. Wówczas wnioskodawca sporządza pisemną deklarację pośredniego potwierdzenia weryfikacji WE.

Po zakończeniu procedury weryfikacji WE podsystemu wnioskodawca przechowuje kopię certyfikatu badania typu WE oraz załączników wraz z dokumentacją techniczną, do dyspozycji organów krajowych przez cały okres eksploatacji podsystemu.

Wnioskodawca informuje notyfikowaną jednostkę certyfikującą która przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu badania typu WE, o wszelkich modyfikacjach zatwierdzonego typu mogących wpływać na zgodność podsystemu z wymaganiami stosownych TSI lub na warunki ważności certyfikatu. Modyfikacje takie wymagają dodatkowego zatwierdzenia w postaci dodatku do certyfikatu badania typu WE.

Moduł SD. Weryfikacja WE w oparciu o system zarządzania jakością w ramach procesu produkcji.

Weryfikacja WE podsystemu zgodnie z modulem SD ma zawsze zastosowanie w połączeniu z modulem SB. Istotą zastosowania modułu SD jest zapewnienie, że system zarządzania jakością dot. procesu produkcyjnego pozwala na produkcję podsystemu zgodnie z zatwierdzonym projektem typu oraz odnośnymi wymaganiami odpowiednich TSI.

Zastosowany system zarządzania jakością musi obejmować produkcję, ostateczną kontrolę podsystemu i jego testowanie. Etapy te muszą podlegać nadzorowi zgodnie z odpowiednimi wymaganiami. Procedura weryfikacji WE podsystemu zgodnie z modulem SD realizowana jest dwuetapowo – w pierwszym kroku notyfikowana jednostka realizuje działania w celu zatwierdzenia systemu zarządzania jakością wnioskodawcy, w drugim weryfikuje ważność certyfikatu badania typu i wydaje ostateczny certyfikat weryfikacji WE podsystemu.

Zadaniem notyfikowanej jednostki jest ocena systemu zarządzania jakością w celu ustalenia, czy spełnia on określone wymagania. Zakłada się zgodność z tymi wymaganiami w odniesieniu do elementów systemu zarządzania jakością, które są zgodne z odpowiednimi specyfikacjami normy krajowej wdrażającej stosowną normę zarządzania jakością, normę zharmonizowaną lub specyfikację techniczną (np. dotyczy

to sytuacji, gdy system zarządzania jakością producenta jest zgodny z wymaganiami PN-EN ISO 9001:2009).

Jeżeli zgodność podsystemu z wymaganiami stosownych TSI jest określana na podstawie więcej niż jednego systemu zarządzania jakością (np. ISO 9001 + ISO 14001), jednostka notyfikowana bada w szczególności:

- czy zależności i powiązania między systemami zarządzania jakością są w sposób przejrzysty udokumentowane, oraz
- czy ogólny zakres obowiązków oraz uprawnień kierownictwa dotyczących zgodności całego kompletnego podsystemu jest w wyraźny sposób przekazany każdemu podmiotowi

uczestniczącemu w realizacji przedsięwzięcia i przez niego uznany.

Audyt przeprowadza się w sposób odpowiedni dla rozpatrywanego podsystemu, przy uwzględnieniu szczególnego wkładu wnioskodawcy do podsystemu.

W przypadku gdy wnioskodawca stosuje certyfikowany przez akredytowaną jednostkę certyfikującą system zarządzania jakością w odniesieniu do produkcji i ostatecznego testowania rozpatrywanego podsystemu, jednostka notyfikowana uwzględnia to podczas oceny. W takim przypadku jednostka notyfikowana dokona szczegółowej oceny jedynie określonych dokumentów oraz zapisów dotyczących systemu zarządzania jakością w odniesieniu do podsystemu. Jednostka notyfikowana nie ocenia ponownie całej księgi jakości ani wszystkich procedur ocenionych już przez jednostkę certyfikującą system zarządzania jakością.

W skład zespołu audytorskiego powinna wchodzić co najmniej jedna osoba dysponująca, oprócz doświadczenia w zakresie systemów zarządzania jakością, także doświadczeniem w zakresie oceny w dziedzinie danego podsystemu i danej technologii produktu, jak również znajomością wymagań stosownych TSI. Audyt obejmuje również ocenę w zakładach odnośnych podmiotów uczestniczących w procesie. Zespół audytorski dokonuje analizy dokumentacji technicznej dot. zatwierdzonego typu w celu zweryfikowania zdolności odnośnych podmiotów uczestniczących w procesie do zidentyfikowania wymagań stosownych TSI oraz do przeprowadzenia niezbędnych badań zapewniających zgodność podsystemu z tymi wymaganiami. Wnioskodawca powiadamiany jest o decyzji i wnioskach z audytu wraz uzasadnieniem decyzji wynikającej z oceny. W przypadku gdy ocena systemu zarządzania jakością dostarczyła przekonujących dowodów potwierdzających spełnianie określonych wymagań notyfikowana jednostka wydaje wnioskodawcy certyfikat systemu zarządzania jakością. Wnioskodawcy jest zobowiązany utrzymywać właściwe i efektywne funkcjonowanie

systemu zarządzania jakością i na bieżąco informować notyfikowaną jednostkę, która zatwierdziła system zarządzania jakością, o wszelkich zamierzonych zmianach tego systemu mających wpływ na projekt, produkcję i kontrolę końcową, testowanie i funkcjonowanie podsystemu, w tym o wszelkich zmianach w zakresie certyfikatu systemu zarządzania jakością. Notyfikowana jednostka ocenia wszelkie proponowane zmiany oraz decyduje, czy zmodyfikowany system zarządzania jakością nadal będzie spełniał wymagania, czy też konieczna jest ponowna jego ocena. Notyfikowana jednostka przedkłada wnioskodawcy decyzję wraz z uzasadnieniem i wnioskami z przeprowadzonego badania. O podjętych decyzjach dot. wydania, zawieszenia, cofnięcia, ograniczenia itp. notyfikowana jednostka certyfikująca informuje odpowiednie organy i inne jednostki zgodnie z obowiązującymi ją wymaganiami.

Po zatwierdzeniu systemu zarządzania jakością producenta wnioskodawca składa do wybranej notyfikowanej jednostki certyfikującej wniosek o weryfikację WE podsystemu. Jednostka ta w pierwszej kolejności bada wniosek pod względem ważności certyfikatu badania typu WE oraz załączników do niego. Jeżeli jednostka notyfikowana uzna, że certyfikat badania typu WE utracił ważność lub nie jest odpowiedni, i że niezbędne jest nowe badanie typu WE, odmawia wraz z uzasadnieniem dokonania oceny systemu zarządzania jakością. Jeżeli podsystem poddany ocenie jest przedmiotem procedury przyznawania odstępstw wnioskodawca informuje o tym notyfikowaną jednostkę certyfikującą, przedstawiając odniesienie do TSI (lub ich części), w stosunku do których złożono wniosek o przyznanie odstępstwa oraz podaje do jej wiadomości decyzję o przyznaniu odstępstwa, bądź odmowie.

W przypadku gdy podsystem spełnia wymagania stosownych TSI, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE. Jeżeli podsystem jest przedmiotem odstępstwa albo podlega modernizacji, odnowieniu lub szczególnemu przypadkowi, certyfikat WE wskazuje również dokładne odniesienie do TSI lub ich części, w odniesieniu do których nie badano zgodności podczas procedury weryfikacji WE. W przypadku gdy uwzględnione są jedynie niektóre części lub niektóre etapy podsystemu i gdy spełniają one wymagania stosownych TSI, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat pośredniego potwierdzenia weryfikacji WE.

Wnioskodawca sporządza pisemną deklarację weryfikacji WE dla podsystemu i przechowuje ją do dyspozycji organów krajowych przez cały okres eksploatacji podsystemu.

W deklaracji weryfikacji WE wnioskodawca uwzględnia certyfikat systemu zarządzania jakością i ewentualne sprawozdania z audytu oraz certyfikat badania typu WE z

załącznikami. Za zestawienie dokumentacji technicznej, która wchodzi w skład deklaracji weryfikacji WE oraz deklaracji pośredniego potwierdzenia weryfikacji WE odpowiedzialna jest notyfikowana jednostka certyfikująca.

Przez cały okres eksploatacji podsystemu wnioskodawca zobowiązany jest do przechowywania do dyspozycji organów krajowych dokumentacji załączanej do wniosku o zatwierdzenie systemu zarządzania jakością, zatwierdzone zmiany (jeśli istnieją) systemu zarządzania jakością, decyzje i sprawozdania jednostki notyfikowanej dot. przeprowadzonych ocen, audytów i kontroli oraz dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

Moduł SF. Weryfikacja WE w oparciu o weryfikację produktu

Weryfikacja WE podsystemu zgodnie z modułem SF może być przeprowadzona, o ile podsystem ten posiada ważny certyfikat badania typu wydany w wyniku zastosowania procedury określonej przez moduł SB. Istotą tego modułu jest zapewnienie, że podsystem jest zgodny z typem opisanym w certyfikacie badania typu WE oraz spełnia wymagania stosownych TSI, jak również wszelkich innych przepisów wynikających z Traktatu, które mają do niego zastosowanie. Sprawdzenie to następuje poprzez weryfikację produktu reprezentatywnego dla planowanej produkcji.

Proces produkcji i jego monitorowanie muszą zapewniać zgodność wyprodukowanego podsystemu z zatwierdzonym typem opisanym w certyfikacie badania typu WE oraz z wymaganiami stosownych TSI mającymi do niego zastosowanie.

W celu zainicjowania procedury weryfikacji WE podsystemu wnioskodawca (np. producent) jest zobowiązany do złożenia wniosku do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej.

Jednostka ta w pierwszej kolejności bada wniosek pod względem ważności certyfikatu badania typu WE., a następnie przeprowadza odpowiednie badania i testy w celu sprawdzenia zgodności podsystemu z zatwierdzonym typem opisanym w certyfikacie badania typu WE oraz z wymaganiami stosownych TSI.

Wszystkie podsystemy są badane i poddawane właściwym testom określonym w stosownych TSI, normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych albo testom równoważnym, w celu zweryfikowania ich zgodności z zatwierdzonym typem opisanym w certyfikacie badania typu WE oraz z wymaganiami stosownych TSI. W razie braku odpowiedniej normy zharmonizowanej decyzja w sprawie odpowiednich testów, jakie należy przeprowadzić, zostaje uzgodniona pomiędzy wnioskodawcą i właściwą jednostką notyfikowaną. Jeżeli podsystem jest przedmiotem procedury przyznawania

odstępstw wnioskodawca informuje o tym jednostkę notyfikowaną oraz przedstawia odniesienie do TSI (lub ich części), w stosunku do których złożono wnioski o przyznanie odstępstwa i informuje o decyzji w tym zakresie.

Notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE w odniesieniu do przeprowadzonych badań i testów. Jeżeli podsystem jest przedmiotem odstępstwa albo podlega modernizacji, odnowieniu lub szczególnemu przypadkowi, certyfikat WE wskazuje również dokładne odniesienie do TSI lub ich części, w odniesieniu do których nie badano zgodności podczas procedury weryfikacji WE. W przypadku gdy uwzględnione są jedynie niektóre części lub niektóre etapy podsystemu i gdy spełniają one wymagania stosownych TSI, jednostka wydaje certyfikat pośredniego potwierdzenia weryfikacji WE.

Wnioskodawca sporządza deklarację weryfikacji WE, w tym pośrednią deklarację weryfikacji WE na analogicznych zasadach dot. określenia odstępstw, części lub etapów jak w przypadku wydawanych przez jednostkę notyfikowaną certyfikatów weryfikacji WE. Jednostka notyfikowana jest odpowiedzialna za zestawienie dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE oraz deklaracji pośredniego potwierdzenia weryfikacji WE. Wnioskodawca przechowuje certyfikat weryfikacji WE i deklarację weryfikacji WE i udostępnia je odpowiednim organom kontrolnym przez cały okres eksploatacji podsystemu.

Moduł SH2. Weryfikacja WE w oparciu o pełny system zarządzania jakością oraz badanie projektu.

Moduł SH2 może być stosowany samodzielnie (bez konieczności stosowania dodatkowych modułów). Istotą tego systemu jest sprawdzenie, czy system zarządzania jakością, obejmujący oprócz produkcji także fazę projektowania, pozwala zapewnić, że produkowany podsystem (wyrób) będzie spełniał odpowiednie wymagania, w tym ustanowione w stosownych TSI. Projekt, produkcja oraz końcowa kontrola i testowanie danego podsystemu muszą być objęte zatwierdzonymi systemami zarządzania jakością..

W celu zatwierdzenia systemu zarządzania jakością wnioskodawca składa do wybranej notyfikowanej jednostki, której zadaniem jest ocena systemu zarządzania jakością w celu ustalenia, czy spełnia on wymagania określone dokumentacji systemowej. Jednostka zakłada zgodność z tymi wymaganiami w odniesieniu do elementów systemu zarządzania jakością, które są zgodne z odpowiednimi specyfikacjami norm krajowych wdrażających stosowną normę zarządzania jakością, normę zharmonizowaną lub specyfikację techniczną.

Jeżeli zgodność podsystemu z wymaganiami stosownych TSI jest określana na podstawie więcej niż jednego systemu zarządzania jakością, jednostka notyfikowana bada w szczególności czy zależności i powiązania między systemami zarządzania jakością są w sposób przejrzysty udokumentowane oraz czy ogólny zakres obowiązków oraz uprawnień kierownictwa dotyczących zgodności całego kompletnego podsystemu jest w wyraźny sposób przekazany każdemu podmiotowi uczestniczącemu w realizacji przedsięwzięcia i przez niego uznany. W przypadku gdy wnioskodawca stosuje certyfikowany przez akredytowaną jednostkę certyfikującą system zarządzania jakością w odniesieniu do projektu, produkcji i ostatecznego testowania odnośnego podsystemu, jednostka notyfikowana uwzględnia to podczas oceny i dokonuje szczegółowej oceny jedynie określonych dokumentów oraz zapisów dotyczących systemu zarządzania jakością w odniesieniu do podsystemu. Nie ocenia ponownie całej księgi jakości ani wszystkich procedur ocenionych już przez jednostkę certyfikującą system zarządzania jakością. W skład zespołu audytorskiego musi wchodzić co najmniej jedna osoba dysponująca, oprócz doświadczenia w zakresie systemów zarządzania jakością, także doświadczeniem w zakresie oceny w dziedzinie danego podsystemu i danej technologii produktu, jak również znajomością wymagań stosownych TSI. Audyt obejmuje również ocenę w zakładach odnośnych podmiotów uczestniczących w procesie. O wyniku audytu, wnioskodawca lub jego upoważniony przedstawiciel jest powiadamiany i otrzymuje wnioski z audytu oraz uzasadnienie decyzji wynikającej z oceny. Gdy ocena systemu zarządzania jakością dostarczyła przekonujących dowodów potwierdzających spełnianie wymagań, jednostka notyfikowana wydaje wnioskodawcy certyfikat systemu zarządzania jakością.

Wnioskodawca zobowiązany jest do wypełnienia ustaleń wynikających z zatwierdzonego systemu jakości, utrzymywania właściwego i efektywnego funkcjonowania systemu oraz do

bieżącego informowania jednostki notyfikowanej która zatwierdziła system zarządzania jakością, o wszelkich zamierzonych zmianach mających wpływ na projekt, produkcję, kontrolę końcową, testowanie i funkcjonowanie podsystemu, w tym o wszelkich zmianach w zakresie certyfikatu systemu zarządzania jakością.

Wnioskodawca składa do jednostki notyfikowanej wniosek o weryfikację WE podsystemu,

który umożliwi analizę projektu, produkcji, utrzymania i funkcjonowania podsystemu, a także ocenę zgodności z mającymi do niego zastosowanie wymaganiami TSI.

Wnioskodawca informuje jednostkę notyfikowaną, jeżeli podsystem jest przedmiotem procedury przyznawania odstępstw, przedstawiając odniesienie do TSI (lub ich części), w stosunku do których wnioskuje się o przyznanie odstępstwa wraz z decyzją o odstępstwach.

Jednostka notyfikowana bada wniosek i jeżeli projekt spełnia wymagania stosownych TSI mających zastosowanie do podsystemu, wydaje wnioskodawcy certyfikat badania projektu WE zawierający nazwę i adres wnioskodawcy, wnioski z badań, ewentualne warunki jego ważności oraz dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego projektu. Do certyfikatu mogą być dołączone załączniki.

Jednostka notyfikowana informuje określone organy oraz inne jednostki o odpowiednich decyzjach podjętych w stosunku do certyfikatów badania typu WE oraz przechowuje kopię certyfikatu badania projektu WE i załączników a także dokumentację techniczną włącznie z dokumentacją przedłożoną przez wnioskodawcę, do czasu utraty ważności przez certyfikat. Wnioskodawca przechowuje te dokumenty przez cały okres eksploatacji podsystemu.