

Otwarty rynek transportu kolejowego. Oddawanie dróg kolejowych do eksploatacji

Wojciech Rzepka

W niniejszym artykule przedstawiono sposób postępowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podczas prowadzenia budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej i przekazywania jej do eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem problemów wynikających z prawodawstwa unijnego i krajowego. Omówiono w nim szerzej aktualne przepisy odnoszące się do umieszczania na rynku wyrobów mających zastosowanie w transporcie kolejowym z uwzględnieniem podsystemów i składników interoperacyjności, zagadnienia dotyczące procesów oceny zgodności dla transportu szynowego oraz istniejące w tym zakresie problemy. Szczególną uwagę zwrócono na rolę zarządcy infrastruktury, jej upoważnionego przedstawiciela, jednostek notyfikowanych, jednostek upoważnionych do badań oraz narodowego regulatora rynku kolejowego i organu bezpieczeństwa, jakim jest Urząd Transportu Kolejowego. W podsumowaniu podano przewidywane przez autora na najbliższe lata trendy w realizacji badań i procesów oceny zgodności wyrobów dla kolejnictwa.



Mgr inż. Wojciech Rzepka
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Członkostwo Polski w Unii Europejskiej wymusza w obszarze transportu kolejowego przestrzeganie ustalonych wymagań dotyczących kolei, a w przypadku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (PKP PLK S.A.) w szczególności wymagań dotyczących podsystemów strukturalnych infrastruktura, sterowanie – urządzenia przytorowe i energia. Zgodność z ustalonymi wymaganiami jest szczególnie istotna w przypadku modernizacji i budowy linii kolejowych, których koszt jest częściowo refundowany z funduszy europejskich. Refundacja taka bowiem jest możliwa tylko wtedy, gdy linie kolejowe spełniają wymagania dyrektyw dotyczących interoperacyjności kolei oraz związanych z nimi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI).

PKP PLK S.A. jako zarządca infrastruktury kolejowej w Polsce zarządza aktualnie 22 003 km linii kolejowych, przy czym 19 276 km stanowią linie eksploatowane, 1 409 km linie z ruchem czasowo zawieszonym, a 1 318 km linie z decyzjami o likwidacji lub przekazaniu. Plany modernizacyjne zakładają w niedługim czasie modernizację około 3 200 km linii. Warto zauważyć, że w 2008 r. PKP PLK S.A. zrealizowały inwestycje za około 3 mld PLN, w 2009 r. za 2,9 mld PLN, w 2010 r. za 2,8 mld PLN, a w roku 2011 planowane nakłady na realizację inwestycji wynoszą około 5,2 mld PLN. Z przytoczonych liczb wyraźnie

widocznym jest utrzymywanie się wartości zrealizowanych inwestycji na podobnym poziomie, przy znaczącym wzroście planowanym na 2011 r. Wielkość i obszar realizowanych inwestycji przedstawia rysunek 1.

Znacząca część realizowanych inwestycji jest realizowana w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLIS). W latach 2007 ÷ 2013 PKP PLK S.A. planują realizację 34 projektów inwestycyjnych, które są umieszczone na liście podstawowej i 17 projektów umieszczonych na liście rezerwowej. Koszt realizacji projektów z listy podstawowej wynosi około 31 594,22 mln PLN, z czego około 57% zostanie dofinansowane z funduszy UE (szacunkowa kwota dofinansowania około 17 974,95 mln PLN). W przypadku realizacji projektów z listy rezerwowej ich koszt szacuje się na około 34 953,14 mln PLN przy dofinansowaniu około 65% (około 22 719,53 mln PLN).

Wszystkie linie wchodzące w skład korrytarzy europejskich oraz linie modernizowane i nowo budowane, a szczególnie te, których koszt modernizacji i budowy jest współfinansowany przez UE muszą spełniać wymagania obowiązujących dyrektyw dotyczących interoperacyjności kolei oraz dyrektyw dotyczących bezpieczeństwa, przy czym poprzez interoperacyjność kolei rozumie się zdolność systemu kolei we Wspólnocie do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, polegającą na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei.

Zatem umieszczanie wyrobów na rynku kolejowym oraz oddawanie podsystemów lub ich części do eksploatacji musi się odbywać zgodnie z regulacjami prawnymi przyjętymi w UE i transponowanymi do prawodawstwa krajowego. Nie jest to jednak jedyny warunek. W dalszym ciągu z różnych względów (przede wszystkim ze względu

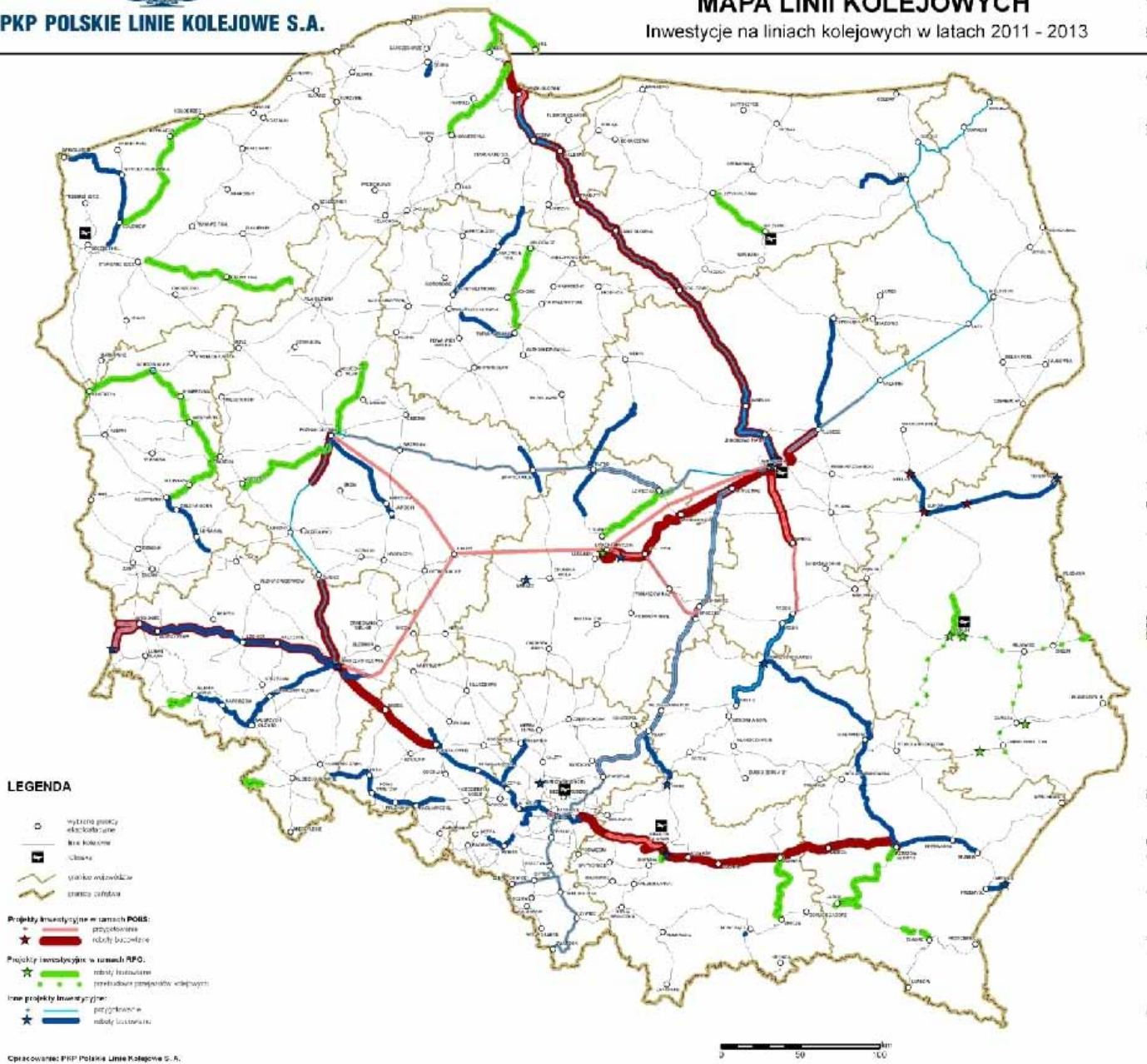
specyfiki kolei danego państwa) prawodawstwo unijne nie obejmuje niektórych obszarów w poszczególnych państwach członkowskich, stąd obszary te muszą być regulowane prawodawstwem krajowym.

Europejskie regulacje prawne dla kolei (prawodawstwo unijne)

Od samego początku powstania Unii Europejskiej idea, która przyświecała wiodącym państwom członkowskim było doprowadzenie do swobodnego przepływu osób, towarów i kapitału. Aby do tego doprowadzić postawiono sobie ambitny cel doprowadzenia do integracji europejskiego systemu kolejowego, który mógłby zapewnić realizację transgranicznych usług bez konieczności dotychczas wymaganej zmiany przewoźnika i przy jednoczesnym zapewnieniu ich najwyższej jakości. W tym celu została powołana Europejska Agencja Kolejowa (ERA). Ma ona za zadanie opracowywanie dokumentów ustalających zasady interoperacyjności, dokumentów dotyczących bezpieczeństwa w szeroko pojętym znaczeniu, w tym ustalanie zasad dotyczących certyfikacji maszynistów, certyfikacji ośrodków ich szkolenia, certyfikacji zakładów utrzymania itd. Dokumentami definiującymi podstawy funkcjonowania jednolitego systemu oceny zgodności z zasadami interoperacyjności są dyrektywy, techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) oraz przywołane przez nie normy europejskie i inne dokumenty normatywne w całości lub w wyspecyfikowanych częściach.

Dyrektywy unijne w obszarze kolejowym odnoszą się do:

- rozwoju kolei wspólnoty,
- licencjonowania przewoźników,
- alokacji przepustowości infrastruktury,
- certyfikacji bezpieczeństwa,
- interoperacyjności.



1. Modernizowane linie kolejowe

Ustawodawca unijny sankcjonując 2 systemy kolei europejskich, tj. system kolei dużych prędkości i system kolei konwencjonalnej uregulował interoperacyjność następującymi dyrektywami:

- 48/96/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE nr L 235 z dnia 17.09.1996 r.),
- 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. Urz. UE nr L 110 z dnia 20.04.2001 r.),
- 2004/50/WE zmieniającą dyrektywę 48/96/WE i 2001/16/WE i zapowiadającą stopniowe rozszerzanie zakresu ich stosowania (Dz. Urz. UE nr L 164 z dnia 30.04.2004 r.),
- 2007/32/WE zmieniającą dyrektywę

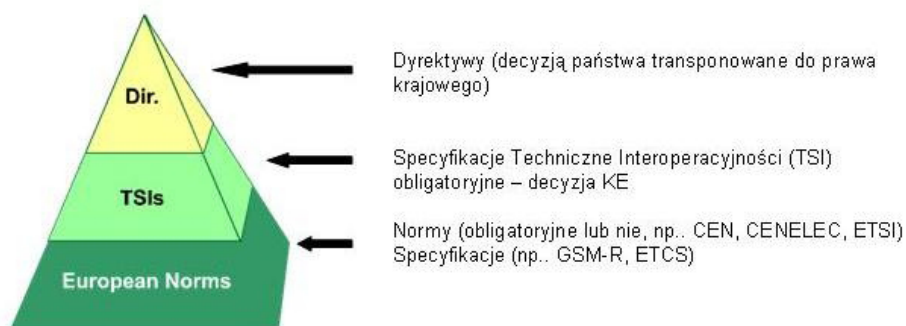
48/96/WE i 2001/16/WE i wprowadzającą kontrolę wstępną oraz pośrednie certyfikaty i deklaracje zgodności (Dz. Urz. UE nr L 141 z dnia 02.06.2007 r.),

- 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie konsolidującą dyrektywy 48/96/WE i 2001/16/WE i przesądzającą rozszerzenie zakresu stosowania od 2012 r. na cały system kolejowy i ewentualnie szynowe systemy miejskie (Dz. Urz. UE nr L 191 z dnia 18.07.2008 r.). Obecnie, to jest od 19.07.2010 r. obowiązuje dyrektywa 2008/57/WE, ale ustawodawca dopuścił możliwość oceny na zgodność z poprzednio obowiązującymi dyrektywami interoperacyjności projektów, których realizacja rozpoczęła się przed wejściem w życie tej dyrektywy.

Dyrektywa 2008/57/WE ustanawia wa-

runki, jakie mają być spełnione w celu osiągnięcia interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych oraz wymagań zdrowotnych i wymagań dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu. Główne cele tej dyrektywy to usunięcie barier technicznych stanowiących przeszkodę w rozwoju transportu kolejowego oraz stworzenie optymalnego poziomu harmonizacji technicznej w zakresie interoperacyjności kolei.

W celu usprawnienia ruchu pojazdów kolejowych dyrektywa ustanawia techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI), które



2. Struktura ważności dokumentów regulujących interoperacyjność

są podstawowymi dokumentami zawierającymi szczegółowe wymagania dla spełnienia interoperacyjności. TSI mogą przywoływać w całości lub w częściach normy europejskie i inne dokumenty normalizacyjne jak np. Karty UIC. W przypadku przywołania normy lub dokumentu normatywnego dokumenty te obowiązują w całości. W przypadku przywołania konkretnych punktów tych dokumentów obowiązującymi stają się tylko przywołane punkty.

TSI opracowywane są przez ERA przy współpracy różnych ekspertów z organizacji stale z nią współpracujących. Oprócz reprezentantów regulatorów rynku kolejowego państw członkowskich (w Polsce takim regulatorem jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego) stale współpracują z ERA między innymi następujące organizacje:

- CER Community of European Railway and Infrastructure Companies,
- EIM European Rail Infrastructure Managers,
- ERFA European Rail Freight Association,
- UNIFE Association of European Railway Industries,
- UIP International Union of Private Wagons,
- NB Rail (stowarzyszenie jednostek notyfikowanych do dyrektyw interoperacyjności kolei).

Jak z powyższego wynika w grupach roboczych ERA stale pracują reprezentanci przewoźników i zarządców infrastruktury, reprezentanci regulatorów rynku kolejowego państw członkowskich i reprezentanci NB Rail. PKP PLK S.A. poprzez członkostwo w CER mogą również wpływać na opracowywane przez ERA dokumenty.

Wdrażaniem w państwach członkowskich opracowanych przez ERA i zatwierdzonych przez Komisję Europejską dokumentów interoperacyjności zajmują się organa regulujące rynek kolejowy w danym kraju (w Polsce Prezes UTK).

Europejskie wymagania dla kolei konwencjonalnej określają aktualnie następujące TSI:

- CR TSI INF – Infrastruktura (Dz. Urz. UE nr L 126 z dnia 14.05.2011 r.),
- CR TSI ENE – Energia (Dz. Urz. UE nr L 126 z

dnia 14.05.2011 r.),

- CR TSI CCS – Sterowanie (Dz. Urz. UE L 284 z dnia 16.10.2006 r.) i zmiany Aneksu A (Dz. Urz. UE L 67 z dnia 07.03.2007 r., Dz. Urz. UE L 136 z dnia 24.05.2008 r., Dz. Urz. UE L 194 z dnia 25.07.2009 r., Dz. Urz. UE L 37 z dnia 10.02.2010 r.),
- CR HS TSI PRM – Osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się (Dz. Urz. UE nr L 64 z dnia 07.03.2008 r.),
- CR HS TSI SRT – Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (Dz. Urz. UE nr L 64 z dnia 07.03.2008 r.),
- CR TSI NOI – Hałas (Dz. Urz. UE nr L 37 z dnia 08.02.2006 r. i Dz. Urz. UE nr L 99 z dnia 13.04.2011 r.),
- CR TSI OPE – Ruch kolejowy (Dz. Urz. UE L 45 z dnia 14.02.2009 r., Dz. Urz. UE L 280 z dnia 26.10.2010 r. i Dz. Urz. UE nr L 144 z dnia 31.05.2011 r.),
- CR TSI TAF – Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych (Dz. Urz. UE nr L 13 z dnia 18.01.2006 r.),
- CR HS TSI TAP – Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE nr L 123 z dnia 12.05.2011 r.),
- CR TSI WAG – Wagony towarowe (Dz. Urz. UE nr L 344 z dnia 08.12.2006 r., Dz. Urz. UE L 45 z dnia 14.02.2009 r. i Dz. Urz. UE L 259 z dnia 02.10.2009 r.),
- CR TSI Lok&Pas – Lokomotywy i Tabor Pasażerski (Dz. Urz. UE nr L 139 z dnia 26.05.2011 r.).

Europejskie wymagania dla kolei dużych prędkości określają następujące TSI:

- HS TSI Infrastruktura (Dz. Urz. UE nr L 77 z dnia 19.03.2008 r.),
- HS TSI Energia (Dz. Urz. UE nr L 104 z dnia 14.04.2008 r.),
- HS TSI Sterowanie (Dz. Urz. UE nr L 284 z dnia 16.10.2006 r.) oraz Aneksu A (Dz. Urz. UE nr L 342 z dnia 07.12.2006 r. i zmiany do aneksu A Dz. Urz. UE L 67 z dnia 07.03.2007 r., Dz. Urz. UE L 136 z dnia 24.05.2008 r., Dz. Urz. UE L 194 z dnia 25.07.2009 r., Dz. Urz. UE L 37 z dnia 10.02.2010 r.),
- HS TSI Ruch kolejowy (Dz. Urz. UE nr L 84 z dnia 26.03.2008 r. i Dz. Urz. UE nr L 280 z dnia 26.10.2010 r.),
- HS TSI Tabor (Dz. Urz. UE nr L 84 z dnia

26.03.2008 r.).

Obowiązujące wspólne dla kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej specyfikacje techniczne interoperacyjności to TSI PRM, TSI SRT, TSI Hałas oraz częściowo TSI CCS.

Polski ustawodawca przeniósł do polskiego prawa stosownymi ustawami dyrektywy 48/96/WE i 2001/16/WE.

Odniesienie się natomiast do TSI nastąpiło rozporządzeniami Ministra Infrastruktury:

Jak już wspomniano wcześniej wszystkie wymienione akty prawne odnoszą się do prawodawstwa unijnego, ale po jego transponowaniu, ogólnie również do procesów oceny zgodności wyrobów i podsystemów, które muszą być przeprowadzane przed umieszczeniem na rynku lub oddaniem do eksploatacji w Polsce. Podstawową krajową ustawą odnoszącą się do oceny zgodności jest Ustawa z dnia 30.08.2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. 2002 nr 166, poz. 1360 z późniejszymi zmianami). W ustawie tej wyznaczono Polskie Centrum Akredytacji jako jednostkę udzielającą akredytacji laboratoriom badawczym i jednostkom certyfikującym. Ustalono w niej również, że Prezes UTK na podstawie wcześniejszej akredytacji PCA udziela autoryzacji takim jednostkom w obszarze kolejowym. Po uzyskaniu autoryzacji Prezesa UTK jednostki te mogą być notyfikowane Komisji Europejskiej jako kompetentne do przeprowadzania procesów oceny zgodności zgodnie z prawodawstwem unijnym oraz w mającym zastosowanie prawodawstwie krajowym.

Certyfikacja krajowa i europejska

Ze względu na to, że w poszczególnych państwach członkowskich ciągle istnieją specyficzne dla nich rozwiązania oraz uwarunkowania techniczne i nie jest uzasadnione, a czasem jest wprost niemożliwe, szybko wprowadzenie wspólnych wymagań europejskich, do chwili zrealizowania systemu docelowego i tym samym osiągnięcia interoperacyjności dopuszczone jest pod pewnymi warunkami stosowanie w tych obszarach prawodawstwa krajowego. Dzieje

się tak z następujących przyczyn:

- TSI nie są kompletne z różnych powodów (np. punkty otwarte, zakres pierwszego zestawu TSI ograniczony do sieci TEN-T),
- w celu osiągnięcia kompatybilności wstecznej z istniejącymi instalacjami niektóre podsystemy w państwach członkowskich mogą wymagać odstępstw,
- większość istniejących podsystemów została dopuszczona do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektyw o interoperacyjności lub niektórych TSI i w związku z tym nie jest zgodna ze wszystkimi TSI,
- do przypadków szczególnych stosuje się przepisy krajowe, jeżeli TSI nie obejmują danego przypadku szczególnego.

O treści takich przepisów krajowych musi być powiadomiona Komisja Europejska, która ma z kolei obowiązek ich nadzorowania, aby nie dopuścić do stosowania dyskryminujących przepisów krajowych nakładających niepotrzebne wymagania i zbędne weryfikacje.

W Polsce przed oddaniem wyrobu/podsystemu do eksploatacji musi on uzyskać świadectwo dopuszczenia typu lub świadectwo autoryzacji na systemy i urządzenia, które są zgodne z wymaganiami krajowymi. Dokument taki wydaje Prezes UTK. Jego wydanie uwarunkowane jest spełnieniem obowiązujących wymagań krajowych ocenianym na podstawie przeprowadzonych odpowiednich badań przez jednostki badawcze do tego upoważnione. Zagadnienia te regulowane są następującymi aktami prawnymi:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26.09.2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. Ust. 2003 nr 175, poz. 1706 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30.04.2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. Ust. 2004 nr 103, poz. 1090),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14.05.2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. Ust. 2009 nr 78, poz. 654),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12.10.2005 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania Świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych (Dz. Ust. Nr 212 z

2005 r., poz. 1772 z późn. zm.),

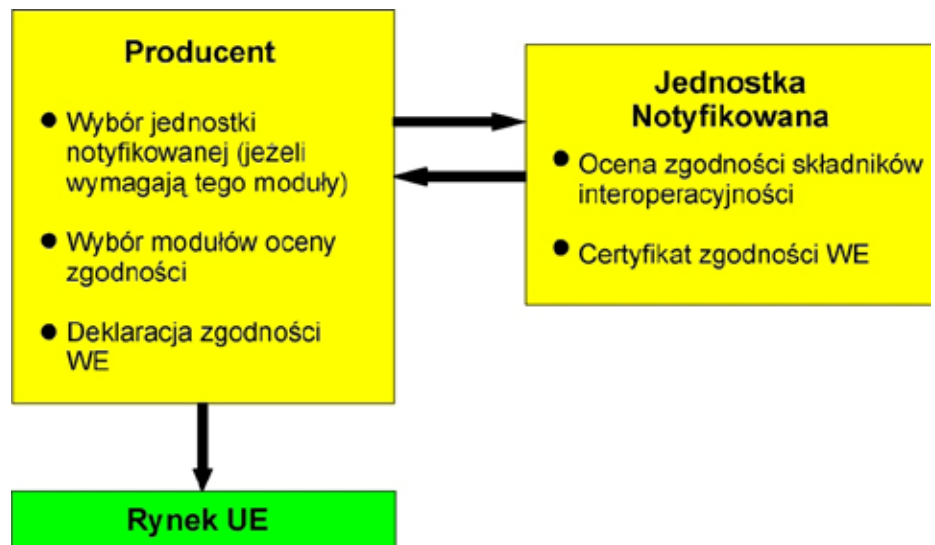
- Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 08.08.2005 r. w sprawie ustalenia listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei (Dz. Ust. Ministra Infrastruktury 2005 nr 9, poz. 62 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12.03.2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. Ust. Nr 57 z 2007 r., poz. 389).

W przypadku, gdy dla wyrobów (składników interoperacyjności i podsystemów) istnieją stosowne TSI stosuje się ocenę zgodności na zgodność z tymi dokumentami.

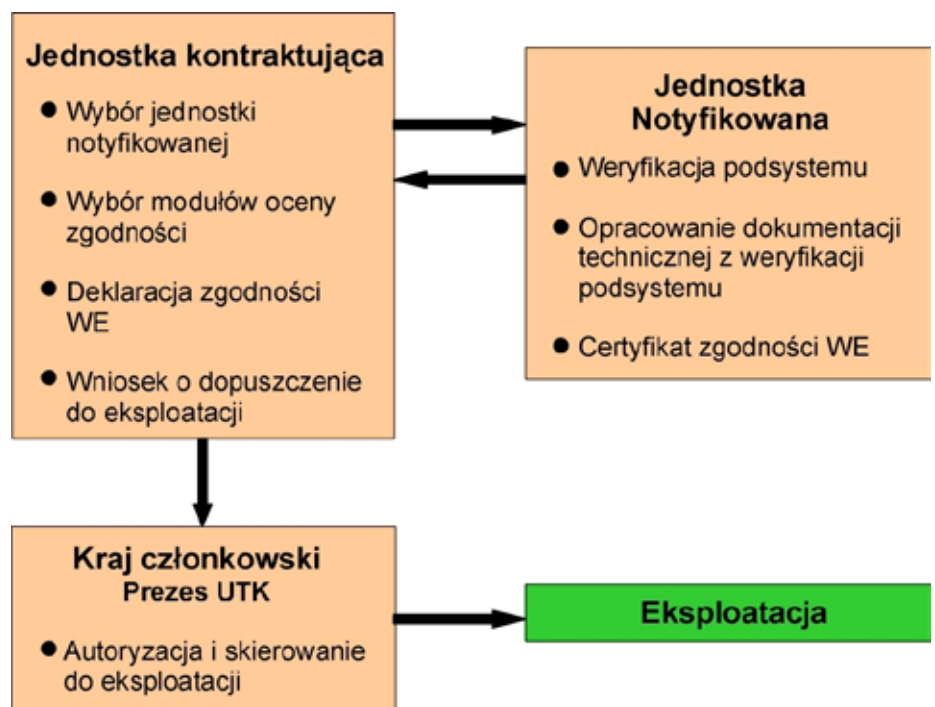
Umieszczanie wyrobów na rynku

Składniki interoperacyjności

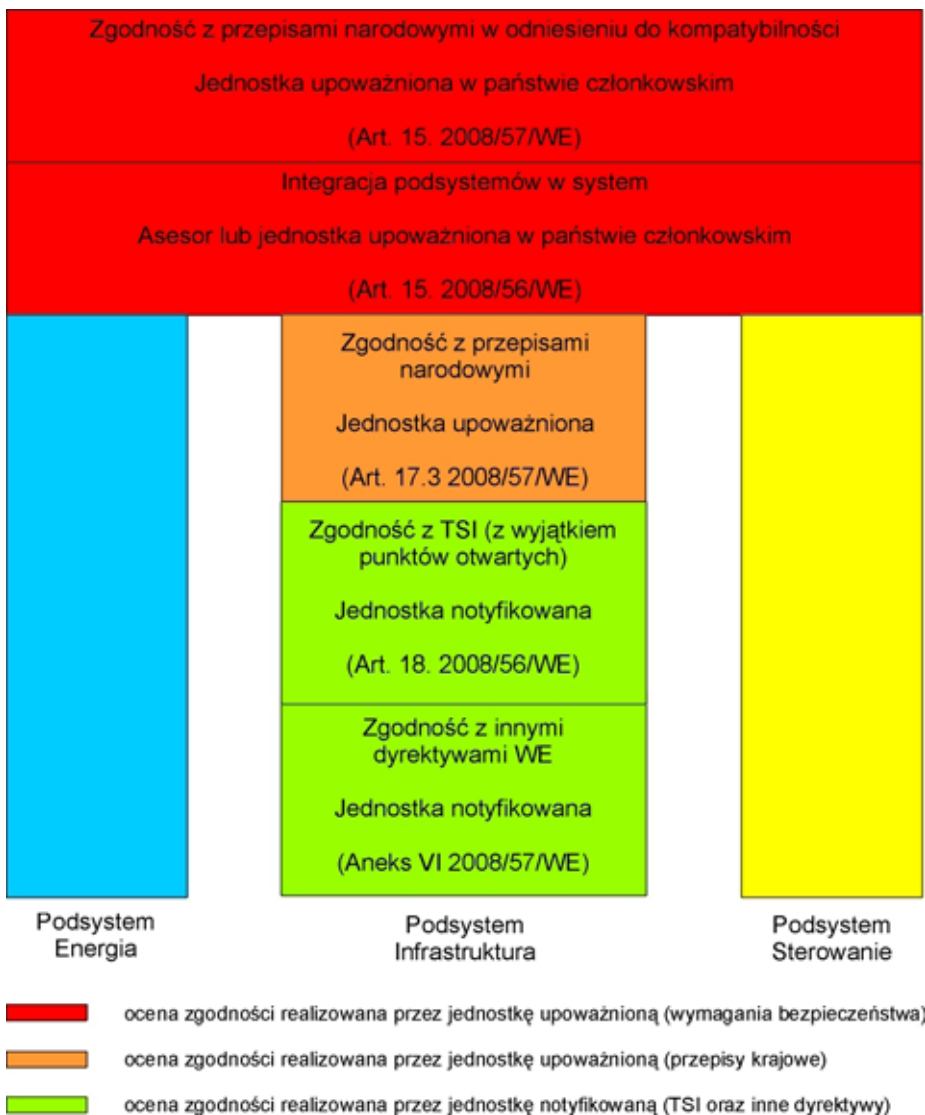
Aby wyrób, którym jest składnik interoperacyjności mógł zostać umieszczony na rynku jego producent lub upoważniony przedstawiciel musi wystawić dokument, który nazywa się deklaracją zgodności. Wystawienie takiej deklaracji zgodności kończy proces certyfikacji. Zaczyna się on natomiast wyborem przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela jednostki notyfikowa-



3. Proces oceny zgodności składnika interoperacyjności



4. Proces oceny zgodności interoperacyjnego podsystemu



5. Proces uzyskiwania świadectwa autoryzacji podsystemu infrastruktura

nej, która dokona oceny zgodności wyrobu (tylko w przypadku, gdy wymagają tego moduły oceny opisane w stosownej TSI). Po stwierdzeniu, że wyrób spełnia wszystkie wymagania narzucone właściwą TSI jednostka notyfikowana dokonująca oceny wystawia certyfikat zgodności, na którego podstawie może zostać wystawiona deklaracja zgodności i wyrób umieszczony na rynku. Schematycznie proces oceny zgodności składnika interoperacyjności przedstawia rysunek 3.

Podsystem interoperacyjny

Aby wyrób, którym jest podsystem mógł zostać oddany do eksploatacji jego producent lub upoważniony przedstawiciel lub jednostka kontraktująca musi otrzymać od regulatora rynku kolejowego w danym państwie członkowskim (w Polsce od Prezesa UTK) świadectwo dopuszczenia typu lub świadectwo autoryzacji. Świadectwa te wystawiane są po spełnieniu wszystkich wymagań interoperacyjności dla podsyst-

temu jak również wymagań bezpieczeństwa oraz wymagań objętych mającym zastosowanie prawodawstwem krajowym, a także po sprawdzeniu kompatybilności z innymi współpracującymi podsystemami. Dowodem na spełnienie tych wymagań jest świadectwo autoryzacji podsystemu wystawiane na podstawie wystawionej przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela lub jednostkę kontraktującą deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu (na podstawie certyfikatu weryfikacji zgodności wystawionego przez jednostkę notyfikowaną/jednostki notyfikowane zgodnie z zał. VI i art. 18 dyrektywy 2008/56/WE), pozytywnych wyników badań na zgodność z przepisami narodowymi realizowanych przez jednostki upoważnione (zgodnie z art. 17.3 dyrektywy 2008/56/WE), oceny integracji podsystemów w system interoperacyjny oraz oceny zgodności z przepisami narodowymi w odniesieniu do kompatybilności z innymi współpracującymi podsystemami (zgodnie z art. 15.1 dyrektywy 2008/56/WE).

Podobnie jak w przypadku składników

interoperacyjności wystawienie deklaracji weryfikacji zgodności kończy proces certyfikacji. Zaczyna się on wyborem przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela lub przez jednostkę kontraktującą jednostki notyfikowanej, która dokona oceny zgodności. Po stwierdzeniu, że wyrób spełnia wszystkie wymagania narzucone właściwą TSI jednostka notyfikowana dokonująca oceny wystawia certyfikat weryfikacji zgodności podsystemu, na którego podstawie może zostać wystawiona deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu i może on aplikować (także po pozytywnej ocenie wyników badań wykonanych przez jednostkę upoważnioną) o świadectwo dopuszczenia typu lub świadectwo autoryzacji. Schematycznie proces oceny zgodności podsystemu przedstawia rysunek 4, a proces uzyskiwania świadectwa autoryzacji podsystemu infrastruktura rys. 5.

Ponieważ wyprodukowanie i oddanie do eksploatacji niektórych podsystemów jest długotrwałe i kosztowne, aby uniknąć niepotrzebnych kosztów produkcji w przypadku nie spełnienia wymagań TSI dla podsystemu finalnego już w 2007 r. ustawodawstwo europejskie dyrektywą 2007/32/WE dopuściło dokonywanie oceny zgodności na etapach:

- projektu ogólnego (włącznie z badaniami typu),
- budowy konstrukcji, w tym np. prac w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, wytwarzania, montażu jego składników oraz całościowego dostosowania,
- końcowych prób podsystemu.

W takim przypadku, po pomyślnej ocenie zgodności, jednostka notyfikowana wystawia pośredni certyfikat weryfikacji podsystemu a wykonawca lub jego upoważniony przedstawiciel na tej podstawie deklarację WE pośredniej zgodności podsystemu dla danego etapu. Takie rozwiązanie będzie często stosowane w PKP PLK S.A.

Możliwości stosowania odstępstw od wymagań dyrektywy

Jak już wspomniano wcześniej ostatnio ustanowioną i aktualnie obowiązującą od 19.07.2010 r. dyrektywą interoperacyjności kolei jest opublikowana w Dzienniku Urzędowym UE nr L 191 z dnia 18.07.2008 r. dyrektywa nr 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, która konsoliduje dyrektywy 48/96/WE i 2001/16/WE. Od roku 2012 będzie ona obowiązywać cały system kolejowy i ewentualnie szynowe systemy miejskie. Dyrektywa dopuszcza możliwość odstąpienia od jej stosowania dla:

- projektów będących w zaawansowanym stadium realizacji,
- projektów odnowy lub modernizacji istniejącego już podsystemu, jeśli skrajnia ła-

- dunku, prześwit toru, szerokość międzytorza lub napięcie sieci elektrycznej w TSI są niezgodne z istniejącymi w podsystemie,
- planowanego nowego podsystemu lub planowanego odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu na terytorium tego państwa członkowskiego, którego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana,
 - planowanego odnowienia, rozszerzenia lub modernizacji istniejącego już podsystemu, jeśli stosowanie TSI wpłynęłoby na opłacalność ekonomiczną projektu lub zgodność systemu kolejowego państwa członkowskiego,
 - w przypadku, gdy w następstwie wypadku lub klęski żywiołowej warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub całkowite stosowanie odpowiednich TSI,
 - w przypadku pojazdów jadących z państw trzecich lub do państw trzecich, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci Wspólnoty.

Należy jednakże pamiętać, że wszystkie odstępstwa muszą być notyfikowane Komisji Europejskiej.

Działalność PKP PLK S.A. na rzecz interoperacyjności kolei

PKP PLK S.A. prowadzą szeroką działalność na rzecz interoperacyjności kolei.

Został powołany zespół ds. interoperacyjności, doskonalony jest system zarządzania bezpieczeństwem. Opracowywane są wymagania dla oceny zgodności produktów z TSI dla potrzeb infrastruktury kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości oraz standardy techniczne dla nowo budowanych i modernizowanych linii. Infrastruktura jest dostosowywana dla obsługi osób z ograniczoną zdolnością poruszania się, poprawia się stan bezpieczeństwa skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi. Prowadzone jest pilotażowe wdrożenie systemu zasilania trakcji 25kV prądu przemiennego. Na wybranych liniach wdrażany jest ERTMS.

Przedstawiciele PKP PLK S.A. biorą udział w pracach normalizacyjnych na szczeblu krajowym i europejskim.

Podsumowanie

Stosowanie tylko certyfikowanych składników interoperacyjności i podsystemów pozwala na:

- usprawnienie funkcjonowania zarządcy infrastruktury kolejowej w zakresie procesu decyzyjnego oraz podczas planowania i realizacji inwestycji,
- wykonanie budowy/modernizacji linii kolejowych zgodnie z wymogami TSI i tym samym uzyskanie dofinansowania z Unii

Europejskiej,
– sprawne przeprowadzenie procesu uzyskiwania świadectwa autoryzacji i oddania podsystemu do eksploatacji.

Należy jednak zdawać sobie sprawę z tego, że pełne spełnienie wymagań interoperacyjności kolei wymagać będzie znaczących nakładów finansowych oraz szeregu szkoleń mających na celu podniesienie poziomu wiedzy personelu PKP PLK S.A. na jej temat. Niezwykle ważnym będzie również szybsze dostosowywanie obowiązującego prawodawstwa krajowego do prawodawstwa unijnego. ◀

Materiały źródłowe:

- [1] Dyrektywa 48/96/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE nr L 235 z dnia 17.09.1996 r.),
- [2] Dyrektywa 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. Urz. UE nr L 110 z dnia 20.04.2001 r.),
- [3] Dyrektywa 2004/50/WE zmieniająca dyrektywy 48/96/WE i 2001/16/WE i zapowiadającą stopniowe rozszerzenie zakresu ich stosowania (Dz. Urz. UE nr L 164 z dnia 30.04.2004 r.),
- [4] Dyrektywa 2007/32/WE zmieniająca dyrektywy 48/96/WE i 2001/16/WE i wprowadzającą kontrolę wstępną oraz pośrednie certyfikaty i deklaracje zgodności (Dz. Urz. UE nr L 141 z dnia 02.06.2007 r.),
- [5] Dyrektywa 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie konsolidującą dyrektywy 48/96/WE i 2001/16/WE i przesyłającą rozszerzenie zakresu stosowania od 2012 r. na cały system kolejowy i ewentualnie szynowe systemy miejskie (Dz. Urz. UE nr L 191 z dnia 18.07.2008 r.),
- [6] Zalecenie Komisji z dnia 29.03.2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz. Urz. UE nr L 95 z dnia 08.11.2011 r.),
- [7] Ustawa z dnia 30.08.2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. 2002 nr 166, poz. 1360 z późniejszymi zmianami),
- [8] Ustawa z dnia 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003 nr 86, poz. 789 z późniejszymi zmianami),
- [9] Ustawa z dnia 20.04.2004 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2004 nr 92, poz. 883),
- [10] Ustawa z dnia 16.12.2005 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2006 nr 12, poz. 63),
- [11] Ustawa z dnia 22.07.2006 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U.

2006 nr 144, poz. 1046),

- [12] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 09.06.2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. U. 2004 nr 162, poz. 1697),
- [13] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 07.01.2008 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. U. 2008 nr 11, poz. 64),
- [14] Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 08.08.2005 r. w sprawie ustalenia listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei (Dz. Urz. Ministra Infrastruktury 2005 nr 9, poz. 62).