

AKTUALNY PRZEBIEG PROCESU HOMOLOGACJI NOWO BUDOWANYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH W POLSCE¹

Mateusz Motyl

mgr inż., Zakład Pojazdów Szynowych, Instytut Silników Spalinowych i Transportu, Wydział Maszyn Roboczych i Transportu, Politechnika Poznańska, Ul. Piotrowo 3, 60-965 Poznań, tel.: +48 61 665 2841

Artur Babiak

mgr inż., Główny Specjalista ds. homologacji i badań pojazdów, Dział Badań i Rozwoju, Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., Ul. Zygmunta Augusta 11, 85-082 Bydgoszcz, Tel.: +48 52 339 1476

Streszczenie. W niniejszym artykule przedstawiono aktualny przebieg procesu homologacji nowo budowanych pojazdów kolejowych w Polsce. Omówione zostały regulacje w polskim systemie prawnym, które dotyczą procesu dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego. Przedstawiono możliwe procesy przeprowadzenia homologacji przez podmioty wnioskujące oraz ich przebieg, jakie umożliwia polskie prawodawstwo. Daje to możliwość wyboru podmiotowi wnioskującemu odpowiedniego procesu dla swojego nowego produktu.

Słowa kluczowe: pojazd kolejowy, homologacja, interoperacyjność

1. Wstęp

Zakup nowego taboru kolejowego przez polskich przewoźników cieszy się coraz większą popularnością. Stan techniczny używanego obecnie w przewozach pasażerskich oraz towarowych taboru kolejowego ukazuje, że nadaje się on w dużej mierze do likwidacji lub gruntownej modernizacji. Należy zauważyć, że zdecydowana większość eksploatowanego taboru ma już ponad 30 lat. Polscy przewoźnicy oraz Urzędy Marszałkowskie coraz częściej skłaniają się ku zakupowi nowych pojazdów kolejowych. Konkurencyjność na rynku kolejowym w ostatnich latach wzrosła, dzięki czemu pasażerowie mają większą możliwość wyboru co do jakości pojazdu, jakim chcą podróżować. Pasażerowie zwracają coraz większą uwagę na komfort jazdy, co jest również związane z wyborem spośród innych alternatywnych środków transportu, takich jak np. samochód, autobus czy samolot.

Aby zapewnić pasażerom możliwość wyboru komfortowego pojazdu kolejowego, producenci nowych pojazdów szynowych muszą uzyskać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji. W Polsce w roku 2012 wprowadzone zostały nowe rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które miały przystosować Polskie wymogi prawne do wymogów Wspólnoty Europej-

¹ Wkład autorów w publikację: Motyl M. 60%, Babiak A. 40%

skiej. Celem Parlamentu Europejskiego i Rady jest wprowadzenie jednolitych wymagań oraz standardów dla nowo budowanych lub modernizowanych pojazdów szynowych, aby zapewnić interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolej w Wspólnocie. Interoperacyjność ma zagwarantować bezpieczny i nieprzerwany ruch kolejowy wewnątrz wspólnoty. Aby było to możliwe, muszą zostać spełnione warunki prawne, techniczne oraz operacyjne.

2. Regulacje w polskim systemie prawnym

2.1. *Ustawa o transporcie kolejowym*

Producenci krajowi i zagraniczni nowych pojazdów szynowych, którzy chcą dołączyć do eksploatacji nowy pojazd muszą się stosować do ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) [16]. Ustawa ta oraz wiążące się z nią rozporządzenia precyzujące, regulują cały proces dopuszczenia do eksploatacji pojazdów na terenie Rzeczypospolitej oraz implementację prawodawstwa Unii Europejskiej w Polsce. Wyżej wymieniona ustawa, ustanawia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) jako centralny organ administracyjny, którego obowiązkiem jest:

1. Regulacja transportu kolejowego.
2. Licencjonowanie transportu kolejowego.
3. Nadzór techniczny nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych.
4. Bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

W ustawie, między innymi, mowa jest o procesie dopuszczenia do eksploatacji nowo wybudowanych pojazdów. Opisany jest proces homologacji dla pojazdów zgodnych z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI) oraz niezgodnych z TSI.

2.2. *Rozporządzenia do ustawy o transporcie kolejowym*

Do ustawy o transporcie kolejowym, o której mowa wyżej, opracowano poszczególne rozporządzenia, które mają na celu uszczegółowienie zawartych w ustawie wymagań i opis ich prawidłowego spełnienia. Następujące przepisy określają szczegółowe warunki oraz tryb dopuszczenia do eksploatacji i cofania typu budowli, typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego:

1. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U., poz. 911) [12].

Zakres rozporządzenia:

Rozporządzenie zawiera wykaz typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, względem których wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

2. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U., poz. 919) [13].

Rozporządzenie określa:

- Warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu:
 - a) budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - b) urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - c) pojazdu kolejowego;
- Okres ważności oraz wzory świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- Jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, zwane dalej „jednostkami upoważnionymi”.

3. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U., poz. 918) [14].

Zakres rozporządzenia:

W rozporządzeniu zawarto opis koniecznych dla uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji badań oraz ich zakres dla:

- Typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z siecią jezdnią, siecią powrotną i trzeciej szynie w metrze.
- Typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, w tym ujęte są urządzenia sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego i urządzenia telekomunikacyjne.
- Typów pojazdów kolejowych z rozróżnieniem na pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie, wagony towarowe, pojazdy specjalne i pojazdy pomocnicze.

4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U., poz. 559 z późn. zm.) [10].

Zakres rozporządzenia:

W rozporządzeniu znajduje się wykaz czynności wykonywanych przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty oraz wysokości tych opłat.

5. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U., poz. 492) [11].

Zakres Rozporządzenia:

- Wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów systemu kolei;
 - Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
 - Procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów;
 - Procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
 - Wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”;
 - Podmioty wyznaczone do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI, zwane dalej „podmiotami wyznaczonymi”.
6. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizujących, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U., poz. 43) [15].

Zakres rozporządzenia:

Rozporządzenie wskazuje właściwe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei. Wykaz został opublikowany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Wybór procesu dopuszczenia do eksploatacji

Zgodnie z nowelizacją „Ustawy o transporcie kolejowym” z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. nr 230, Poz. 1372) „Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym” wprowadzono w polskim prawodawstwie Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie [17].

Zgodnie z Art. 23, ust. 1 „Ustawy o transporcie kolejowym”: *Zarządca albo przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy na linii kolejowej może eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne (w tym należący do tej grupy podsystem TAVOR, na które Prezes UTK wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, ... [17].* Tym samym dla pojazdów szynowych kolei konwencjonalnej i kolei dużych prędkości została zamknięta droga uzyskiwania Świadectwa dopuszczenia typu dla typu pojazdu szynowego.

Proces wydawania przez Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji potocznie nazywany jest trybem „poddirektywowym”.

W ślad za nowelizacją „Ustawy o transporcie kolejowym” polski Parlament przyjął szereg Rozporządzeń wykonawczych regulujących procesy uzyskiwania zezwoleń dla pojazdów szynowych w Polsce. Podstawowym Rozporządzeniem jest Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U., poz. 492) [11], które reguluje procesy uzyskiwania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych, w tym podsystemu TABOR. Tutaj należy opisać dwie drogi:

- proces dla pojazdu zgodnego z TSI (NoBo + DeBo);
- proces dla pojazdu niezgodnego z TSI (DeBo: zgodnie z Rozporządzeniem istnieją w Polsce tylko dwie jednostki (załącznik nr 5 do w/w Rozporządzenia).

Rola, jaką odgrywa NoBo jest znana – certyfikacja TSI, natomiast rola DeBo polega na wykazaniu zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. (Dz. U. z dnia 10 stycznia 2013 r.) [15] w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei oraz zgodnie z Listą Prezesa UTK w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei; ostatnie wydanie powyższego dokumentu jest z 26.09.2013 r.

Proces uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu

Zgodnie z Art. 23, ust. 2 „Ustawy o transporcie kolejowym”: *Zarządca linii metra, przewoźnik kolejowy realizujący przewozy w metrze, użytkownik bocznic kolejowej, przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej, zarządca linii kolejowej o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm albo przewoźnik kolejowy realizujący przewozy na liniach kolejowych o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm może eksploatować ... typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji ... typu pojazdu kolejowego* [17].

W ślad za nowelizacją „Ustawy o transporcie kolejowym” polski Parlament przyjął Rozporządzenia wykonawcze regulujące proces uzyskiwania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego:

1. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U., poz. 911) [12].
2. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U., poz. 919) [13].

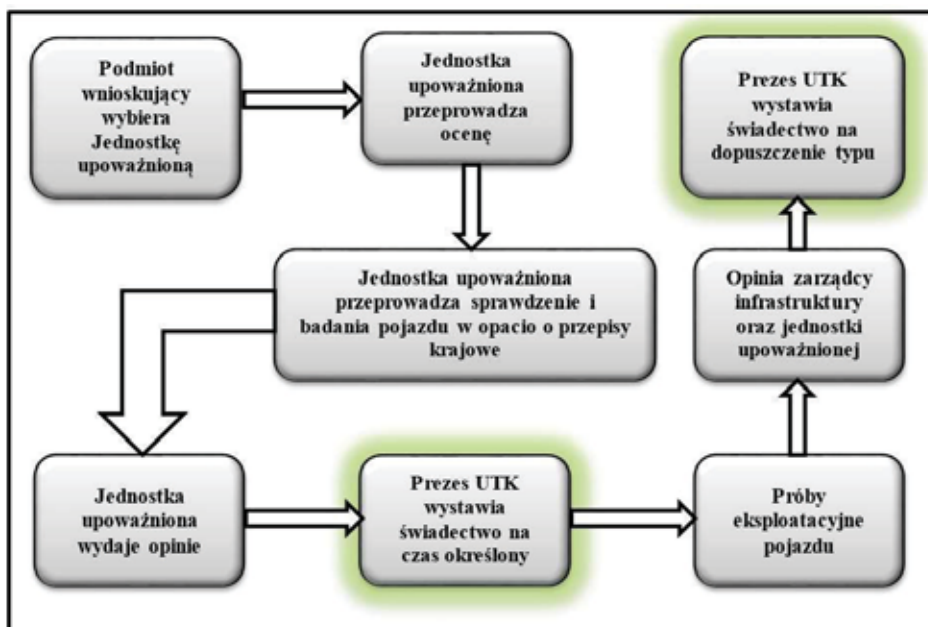
3. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U., poz. 918).

Rozpoczynając proces homologacyjny nowego pojazdu szynowego należy pamiętać, że zgodnie z procedurą opisaną w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U., poz. 919) [13], wnioski o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu do prezesa UTK mogą składać podmioty, o których mowa w art. 23 ust. 2 ustawy. W przypadku nowo budowanego pojazdu szynowego przeważnie jest to sam producent. Wymagane jest, aby wnioskodawca do wniosku dołączyć następującą dokumentację techniczną:

1. Wyniki badań typu pojazdu kolejowego, które zostały przeprowadzone przez wcześniej wybraną jednostkę upoważnioną;
2. Warunki techniczne wykonania i odbioru;
3. Dokumentację techniczno-ruchową;
4. Porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych oraz ich programu;
5. Opinię techniczną wydaną przez zarządcę infrastruktury, jeśli pojazd wykonał już próby eksploatacyjne;
6. Opinię jednostki upoważnionej;
7. Opinię Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie urządzeń technicznych podlegające dozorowi technicznemu;
8. Dokument potwierdzający wniesioną opłatę wstępną.

Wniosek o dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu wraz z załącznikami musi zostać przedłożony do prezesa UTK w języku polskim. Przed jego złożeniem producenci muszą przygotować wszystkie wymienione w powyższych punktach dokumenty. Wskazane jest, aby producent podczas procesu projektowania nowego pojazdu kolejowego dokonał wyboru jednostki upoważnionej i z nią się konsultował. W porozumieniu z jednostką upoważnioną opracowany zostaje program oraz harmonogram badań koniecznych oraz w późniejszym czasie program oraz harmonogram prób eksploatacyjnych. Zakres badań dla danego typu pojazdu kolejowego jest określany na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U., poz. 918) [14]. Według rozporządzenia, jednostka upoważniona jest zobowiązana do sprawdzenia zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi wykonania i odbioru, z dokumentacją konstrukcyjną oraz sprawdzenia świadectw jakościowych i przeprowadzeniem odpowiednich badań pojazdu. Rozporządzenie nakazuje stosowanie się do polskich lub europejskich norm, nie określając dokładnie norm oraz standardów. Za odpowiedni wybór norm i standardów odpowiedzialna

jest jednostka badawcza oraz producent. Po wykonaniu koniecznych badań oraz sprawdzeniu dokumentacji technicznej przez jednostkę upoważnioną wystawiana jest opinia. Jeśli opinia jest pozytywna, wtedy wspólnie z producentem oraz przewoźnikiem kolejowym zostaną wykonane próby eksploatacyjne. Pozwolenie na wykonanie prób wydaje prezes UTK, na podstawie przesłanych jemu wcześniej wymienionych dokumentów, oprócz opinii technicznej wydanej przez zarządcę infrastruktury. Prezes UTK wystawia świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony, który jest przewidziany na wykonanie prób eksploatacyjnych.



Rys. 1. Schemat procesu uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu

Aby otrzymać od prezesa UTK świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony, wnioskodawca zobowiązany jest dostarczyć pozytywną opinię zarządcy infrastruktury oraz końcową opinię jednostki upoważnionej po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych.

Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI

Producenci pojazdów kolejowych, które spełniają w pełnym zakresie obowiązujące TSI w momencie dopuszczenia ich do eksploatacji mogą dokonać wyboru procesu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI. Pojazdy zgodne z TSI to pojazdy, które spełniają wszystkie wymagania dotyczące odpowiednich podsystemów bez szczegółowych przypadków i punktów otwartych i są ściśle powiązane z techniczną zgodnością pojazdu i sieci. Dopuszczone pojazdy mogą poruszać się po sieci kolejowej zgodnej z TSI w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Każde państwo członkowskie może jednak wymagać dodatkowych pozwoleń. Zdarza się, że po konsultacji z UTK, który w Pol-

sce jest Narodowym Organem ds. Bezpieczeństwa Kolei, producent musi spełnić dodatkowe wymagania dotyczące przepisów krajowych dla przypadków szczególnych lub punktów otwartych.

Wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI mogą składać podmioty, o których mowa w art. 23 ust. 1 ustawy. Do wniosku należy załączyć następujące dokumenty:

1. Deklaracje weryfikacji WE dla wszystkich podsystemów strukturalnych pojazdu kolejowego;
2. Zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową oraz stałymi instalacjami;
3. Dla punktów otwartych lub przypadków szczególnych określonych w TSI, zgodność pojazdu kolejowego z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizujących, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 43);

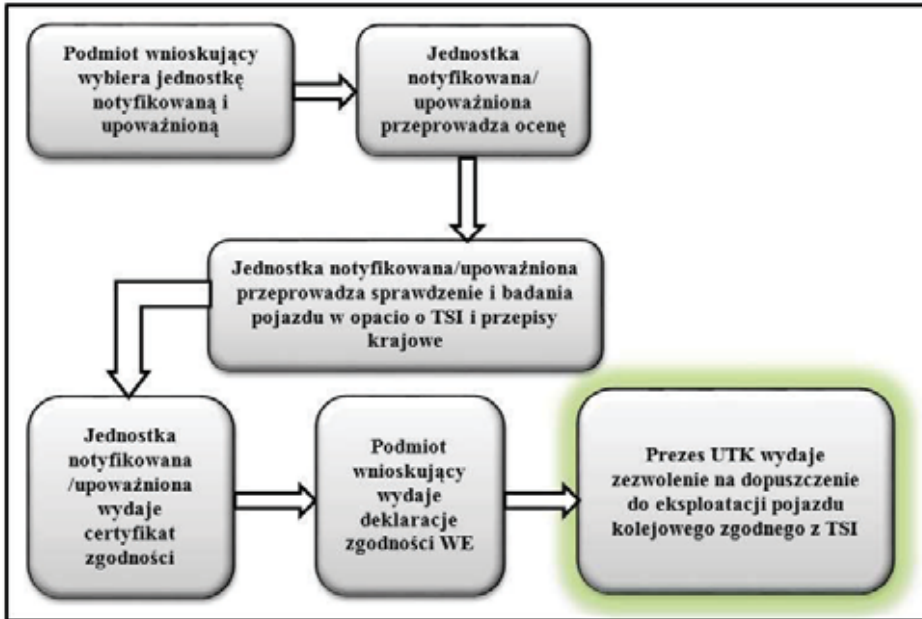
Przed złożeniem wniosku do prezesa UTK, wnioskodawca musi jednak przeprowadzić cały proces przygotowawczy związany z zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U., poz. 492) [11], producent pojazdu jest zobowiązany do deklaracji, jakiemu systemowi kolei będzie podlegał. Istnieją dwa podstawowe systemy kolei, według których przeprowadzana jest procedura weryfikacji WE:

1. System kolei dużych prędkości określający podsystem „tabor” na podstawie następujących decyzji Komisji Europejskiej:
 - a. 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości [4];
 - b. 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 [2];
 - c. 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 [3];
 - d. 2012/696/UE z dnia 6 listopada 2012 r. zmieniająca decyzję 2012/88/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei [8].
2. System kolei konwencjonalnej określający podsystem „tabor” na podstawie następujących decyzji Komisji Europejskiej:

- a. 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 [7];
- b. 2011/229/WE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych [6];
- c. 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 zmieniona decyzją Komisji nr 2009/107/WE z dnia 23 stycznia 2009 r. zmieniającą decyzje 2006/861/WE i 2006/920/WE w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych [1];
- d. W aspekcie bezpieczeństwa w tunelach kolejowych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz sterowania obowiązują takie same decyzje jak dla systemu kolei dużych prędkości.

Kolejnym obowiązkiem podmiotu wnioskującego jest wybór jednostki notyfikowanej (NoBo), która zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE (załącznikiem VII) [9] oraz technicznymi specyfikacjami interoperacyjności określi zakres, który podlega ocenie. Wspólnie z NoBo zostanie również wybrany moduł oceny zgodności dla pojazdu zgodnie z decyzją 2010/713 WE z dnia 9 listopada 2010 r. [5]. Moduły najczęściej wybierane przez producentów pojazdów kolejowych to moduł SB oceniający badanie typu oraz moduł SD oceniający system zarządzana jakością produktu i produkcji. Jeżeli po konsultacji z prezesem UTK określone zostają dodatkowe wymagania krajowe, wnioskodawca jest zobligowany do współpracy z jednostką upoważnioną (DeBo). We współpracy z jednostką notyfikowaną oraz upoważnioną zostaje opracowany program oraz zakres badań i oceny wybranego pojazdu.

Producent jest zobowiązany przekazać do oceny przez jednostkę niezbędną dokumentację techniczną oraz inne dokumenty związane z procesem, takie jak np. wykaz i kopie certyfikatów użytych w pojeździe (podsystemie) składników interoperacyjności. Po ocenie wszystkich dokumentów, jednostka tworzy dokument, tj. opinię, na podstawie, której jednostka notyfikowana i upoważniona wydaje certyfikat weryfikacji zgodności. W oparciu o otrzymane certyfikaty weryfikacji zgodności, podmiot wnioskujący sporządza deklarację zgodności WE, w której umieszcza podstawowe dane dotyczące podsystemu zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei [11].



Rys. 2. Schemat procesu zezwolenia na dopuszczenie pojazdu kolejowego zgodnego z TSI

Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI

Proces zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI stosuje się wobec pojazdów, które nie są zgodne ze wszystkimi stosowanymi TSI w dniu dopuszczenia tych pojazdów do eksploatacji. Do tej grupy pojazdów należą pojazdy, które są objęte odstępstwami lub gdy część zasadniczych wymagań nie jest ujęta w jednej lub kilku TSI. Wnioskodawcą mogą zostać tak, jak w poprzednich procesach pomioty określone w art. 23 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Z wnioskiem o zezwolenie na dopuszczenie należy wystąpić do prezesa UTK wraz z następującymi dokumentami:

1. Zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI i ich bezpieczne zamontowanie;
2. Zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową oraz stałymi instalacjami;
3. Dla punktów otwartych lub przypadków szczególnych określonych w TSI, zgodność pojazdu kolejowego z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizujących, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei [15];
4. Zgodność podsystemów pojazdów kolejowych z zasadniczymi wymaganiami zgodnie z rozporządzeniem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizujących, których

zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei [15].

Podmiot wnioskujący musi wybrać NoBo do oceny podsystemu zgodnego z TSI oraz DeBo do oceny podsystemu zgodnego z wymaganiami krajowymi dla szczególnych przypadków i otwartych punktów niesprecyzowanych w TSI. Modułami oceniającymi dla pojazdów niezgodnych z TSI są moduły A i B zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei [11]. W ramach procedury weryfikacji zgodności z modułem A następuje badanie typu, które polega na sprawdzeniu i poświadczeniu przez jednostkę wyznaczoną. Moduł B dotyczy zapewnienia jakości produkcji przez wnioskodawcę. Deklaruje on, że pojazd jest zgodny z opisanym w certyfikacie badaniem typu i spełnia wymagania opisane w rozporządzeniu. Tak, jak w poprzednim procesie program oraz zakres badań i sprawdzenia pojazdu jest ustalany z jednostkami wykonującymi. Na podstawie otrzymanych od producenta dokumentów, jednostki tworzą dokumentację oraz opinię. W oparciu o nie, jednostka notyfikowana wystawia dla podsystemów zgodnych z wymaganiami TSI certyfikat zgodności WE, a jednostka upoważniona krajowy certyfikat zgodności. Podmiot wnioskujący, na podstawie wystawionych przez jednostki certyfikatów wystawia deklarację zgodności WE oraz krajową deklarację weryfikacji. Dokumenty zostają dołączone do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie i przekazane do autoryzacji prezesa UTK.



Rys. 3. Schemat procesu zezwolenia na dopuszczenie pojazdu kolejowego nie zgodnego z TSI

4. Wnioski

W niniejszym artykule przedstawiono zestawienie przebiegu aktualnych procesów homologacyjnych dla nowo budowanych pojazdów kolejowych w Polsce. Z przeprowadzonej analizy procesów dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych wynika, że producenci nowo budowanego taboru kolejowego mają możliwość wyboru odpowiedniego procesu dla swojego produktu. Obserwuje się tendencję Unii Europejskiej do ujednoczenia całego procesu i w tym kierunku również producenci powinni zmierzać, ponieważ wtedy ich pojazdy mogą być eksploatowane w wielu krajach Wspólnoty Europejskiej. Jest to również udogodnienie dla przyszłych klientów i przewoźników kolejowych, gdyż dzięki możliwości swobodnego poruszania się pojazdów po obszarze Wspólnoty ich oferta świadczonych przewozów kolejowych stanie się atrakcyjniejsza.

Obecny stan Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności oraz infrastruktury kolejowej w krajach Wspólnoty praktycznie uniemożliwia dopuszczenie pojazdu kolejowego w pełni zgodnego z TSI. Istnieje zbyt dużo przypadków szczególnych danych oraz punktów otwartych w krajach Unii Europejskiej, które są regulowane odrębnie przez przepisy krajowe Państw Członkowskich. W Polsce nadal istnieje możliwość przeprowadzenia procesu w trybie „świadectwowym” bez uwzględnienia wymagań w TSI, co mocno ogranicza konkurencyjność tych pojazdów przez konieczność eksploatowania ich tylko w ramach polskiej infrastruktury. Jednak dotyczy to tylko pojazdów niekonwencjonalnych. Lepszym rozwiązaniem jest tryb „poddyrektywowy”, który uwzględnia wymagania TSI, co znacznie ułatwia uzyskanie dopuszczenia do eksploatacji w innych krajach Członkowskich.

Bibliografia

- [1] Decyzja Komisji z dnia 28 lipca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych zmieniona decyzją Komisji nr 2009/107/WE z dnia 23 stycznia 2009 r. zmieniającą decyzje 2006/861/WE i 2006/920/WE w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.
- [2] Decyzja Komisji 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.
- [3] Decyzja Komisji 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.

- [4] Decyzja Komisji z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.
- [5] 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.
- [6] Decyzja Komisji z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.
- [7] Decyzja Komisji 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.
- [8] Decyzja Komisji z dnia 6 listopada 2012 r. zmieniająca decyzję 2012/88/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei.
- [9] Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
- [10] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U., poz. 559 z późn. zm.).
- [11] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U., poz. 492).
- [12] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U., poz. 911).
- [13] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U., poz. 919).
- [14] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U., poz. 918)
- [15] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizujących, których zasto-

sowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U., poz. 43).

- [16] Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.).
- [17] Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. nr 230, Poz. 1372) Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wprowadzono w polskim prawodawstwie Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.