

DEKLARACJE WE ZGODNOŚCI LUB PRZYDATNOŚCI DLA STOSOWANIA DLA SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI NA GRUNCIE TSI „INFRASTRUKTURA” 1299/2014¹

Jędrzej Napieralski

INFRACERT TSI Sp. z o.o. Jednostka Notyfikowana nr
NB 2738, Kierownik ds. prawnych, e-mail: j.napieral-
ski@infracert.com

Michał Makulski

INFRACERT TSI Sp. z o.o. Jednostka Notyfikowana nr
NB 2738, Auditor Techniczny, e-mail: m.makulski@
infracert.com

Streszczenie. *Aktualnie obowiązujące rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 1), stosuje się od 1 stycznia 2015 r. Wprowadzona w obrębie tego aktu procedura dedykowana składnikom interoperacyjności, jest też pewnie jednym z bardziej zauważalnych aspektów wdrażania interoperacyjności w Polsce. Niższy artykuł, przywołując podstawowe uregulowania w tym zakresie zwrócić ma również uwagę na te zagadnienia interpretacyjne, dotyczące składników interoperacyjności, które mają istotne znaczenie w procesie dopuszczenia podsystemów strukturalnych do eksploatacji.*

Słowa kluczowe: *składniki interoperacyjności, interoperacyjność, ocena zgodności.*

1. Wprowadzenie

Pośród wszystkich obszarów wdrażania interoperacyjności w obrębie polskiego systemu kolei, jednym z bardziej zauważalnych jej wymiarów jest niewątpliwie tryb dopuszczania do eksploatacji wyrobów w podsystemie Infrastruktura, w oparciu o deklaracje WE dla składników interoperacyjności. Procedura ta postrzegana, z punktu widzenia producentów, jako znaczne ułatwienie wprowadzania wyrobów do obrotu, jest jednocześnie wyraźnie zorientowana na wdrażanie interoperacyjności. Jak wskazano w motywie 36 do Dyrektywy [4]: *Zgodność składników jest głównie związana z obszarem ich wykorzystywania w celu zagwarantowania interoperacyjności systemu, a nie jedynie ze swobodnym ich przepływem na rynku wspólnotowym. Ocenie powinna zostać poddana przydatność do stosowania najistotniejszych składników w zakresie bezpieczeństwa, dostępności lub ekonomii systemu.* Podobnie akcenty rozłożone zostały w definicji ustawowej [10], która w art. 4 pkt 30 określa składniki interoperacyjności jako: *podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio*

1 Wkład autorów w publikację: Napieralski J. 70%, Makulski M. 30%

zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie. Aspekt związany z wdrażaniem interoperacyjności, niewątpliwie wysuwa się zatem na pierwsze miejsce.

Procedura odnosząca się do Deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składników interoperacyjności opisana została w art. 25cc ustawy [10]. Jak wskazano jednak w Dyrektywie [4] *TSI określa wszystkie warunki, z którymi muszą być zgodne składniki interoperacyjności, oraz procedurę oceny zgodności. Ponadto niezbędne jest wskazanie, że każdy ze składników musi przejść procedurę oceny zgodności i przydatności do stosowania określoną w TSI, oraz posiadanie odpowiedniego certyfikatu (motyw 15).* Z tego względu, punkt wyjścia dla analizy zagadnienia w obrębie tego artykułu stanowić będzie aktualnie obowiązująca Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności (TSI), właściwa dla podsystemu Infrastruktura – TSI INF [7].

2. Regulacja dotycząca składników interoperacyjności w TSI INF

Katalog składników interoperacyjności określony w pkt 5.2 *Wykaz składników* TSI INF [8] obejmuje: szyny, systemy przytwierdzeń, podkłady. Katalog tych wyrobów jest tożsamy w stosunku do zapisów TSI INF CR [2], nie uwzględnia jednak takich wyrobów jak: podrozdajdnice, rozjazdy i skrzyżowania, czy złącze do uzupełniania wody – które przewidziane były jako składniki interoperacyjności jeszcze w ramach TSI INF HS [1]. Okoliczność ta (tj. zmiany zakresu przedmiotowego składników interoperacyjności w stosunku do TSI INF HS [1]), będzie miała znaczenie w kontekście okresów przejściowych dla składników interoperacyjności – co zostanie opisane bliżej w części 3 niniejszego artykułu.

Procedura oceny zgodności uregulowana została w pkt 6.2 TSI INF [7] i zasadniczo reguluje dwa obszary. Po pierwsze określone zostało, iż ocena zgodności składników interoperacyjności dokonywana jest zgodnie z *tabelą 20 Moduły oceny zgodności stosowane w odniesieniu do składników interoperacyjności TSI INF* [7]. Dla systemów przytwierdzeń i podkładów opcjonalny jest moduł CA lub CH. Podobnie sytuacja przedstawia się w odniesieniu do szyny, jednak z tym zastrzeżeniem, że gdy wyrób jest wprowadzany po wejściu w życie TSI, zamiast modułu CA, producent może wybrać jedną z następujących konfiguracji modułów: CB+CC lub CB+CD, CB+CF. W art. 8 ust. 1 TSI INF [7] przyjęto natomiast, iż moduły oceny zgodności oparte są na modułach określonych w decyzji Komisji 2010/713/UE [3]. Zasadniczą kwestią odróżniającą moduł CA (Wewnętrzna kontrola produkcji) od modułu CH (Zgodność w oparciu o pełny system zarządzania jakością) jest to, iż o ile ten pierwszy bazuje na zasobach i procedurach własnych producenta (jego upoważnionego przedstawiciela), o tyle moduł CH wymaga już zaangażowania jednostki notyfikowanej. Jak zapisano to w obrębie opisu modułu CH w załączniku do decyzji Komisji 2010/713/UE [3] *Jednostka notyfikowana ocenia system zarządzania jakością w celu ustalenia, czy spełnia on wymagania określone w pkt 3.2.* Przepisy TSI INF [7] nie różnicują w tym zakresie możliwości stosowania modu-

łów, pozostawiając po stronie producenta składnika, wybór między modułem CA i modułem CH. Wydaje się jednak, iż z punktu widzenia zabezpieczenia interesów producenta, końcowo odpowiedzialnego za produkt, rozwiązaniem bardziej wskazanym jest stosowanie modułu CH, z uwagi na udział niezależnej strony trzeciej w procesie.

Drugim obszarem tematycznym uregulowanym w pkt 6.2 TSI INF [7] jest kwestia oświadczenia, określającego warunki użytkowania towarzyszącego deklaracji zgodności WE. Oświadczenie takie nie jest wymagane w przypadku deklaracji WE dla szyny. Natomiast w odniesieniu do systemu przytwierdzeń pkt 6.1.4.3 TSI INF [7] stanowi, iż *Deklaracji zgodności WE towarzyszy oświadczenie, w którym wymienia się: a) kombinację szyny, pochylenia poprzecznego szyny, podkładki podszynowej oraz rodzaju podkładów, z którymi dany system przytwierdzeń może być używany; b) maksymalny nacisk osi, który zgodnie z projektem ma wytrzymać system przytwierdzeń. Deklaracji zgodności WE dla podkładów towarzyszyć powinno z kolei oświadczenie określające: a) kombinację szyny, pochylenia poprzecznego szyny oraz rodzaju systemu przytwierdzeń, z którymi dany podkład może być używany; b) wartości nominalne i projektowe szerokości toru; c) kombinacje nacisku osi oraz prędkości pociągu, które zgodnie z projektem ma wytrzymać podkład (pkt 6.1.4.4 TSI INF [7]).* W zależności od przyjętej przez danego producenta praktyki, stosowne oświadczenie może zostać uwzględnione w treści samej deklaracji lub stanowić oddzielny załącznik do niej.

Przy sporządzaniu samego dokumentu Deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności producent powinien odwołać się do wymogów określonych w § 11 rozporządzenie ws. interoperacyjności [8]. Przyjąć należy, iż wszystkie 10 punktów zapisanych w ustępie 1 tego paragrafu stanowi obligatoryjne elementy dokumentu Deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności.

3. TSI INF – przepisy przejściowe

W praktyce wprowadzania wyrobów do obrotu w oparciu o deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności, niezwykle interesującym zagadnieniem są przepisy przejściowe określone w TSI INF [7]. W art. 8 ust. 2 i 3 tego rozporządzenia zapisano bowiem: 2. Świadectwo (tj. certyfikat) *badania typu lub badania projektu składnika interoperacyjności pozostaje ważne przez okres siedmiu lat. W tym okresie dozwolone jest dopuszczanie do eksploatacji nowych składników tego samego typu bez dokonywania nowej oceny zgodności.* 3. Świadectwa, o których mowa w ust. 2, które zostały wydane zgodnie z wymaganiami decyzji Komisji 2011/275/UE {TSI INF CR} lub decyzji Komisji 2008/217/WE {TSI INF HS}, *pozostają ważne bez konieczności przeprowadzania nowej oceny zgodności do czasu upływu pierwotnie ustalonego terminu. W celu odnowienia świadectwa projekt lub typ należy ponownie ocenić wyłącznie pod kątem nowych lub zmienionych wymogów określonych w załączniku do niniejszego rozporządzenia.*

Powyższe zapisy nabierają szczególnego znaczenia w kontekście wyrobów uznawanych za składniki interoperacyjności na gruncie TSI INF HS [1], które obecnie straciły ten charakter. Bazując na hipotetycznym przykładzie, Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności sporządzona dla podrozjazdnicy w oparciu o TSI INF HS [1] przed 1 stycznia 2015 r. (tj. przed wejściem w życie rozporządzenia TSI INF [7]), pozostaje ważna przez okres ważności certyfikatu badania typu lub badania projektu składnika interoperacyjności, jednak nie dłużej niż przez 7 lat. W konsekwencji, można założyć dopuszczalność wprowadzania do obrotu w tym okresie kolejnych wyrobów, jak długo pozostaje ważny certyfikat badania typu lub badania projektu składnika interoperacyjności (również po dacie 1 stycznia 2015 r., tj. po rozpoczęciu stosowania aktualnie obowiązującego TSI INF [7]). Kontrowersyjna, w kontekście brzmienia przepisu przejściowego, wydaje się być jednak możliwość wystawiania nowych Deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności wystawionych w oparciu o TSI INF HS [1] po 1 stycznia 2015 r.

Drugim praktycznym wymiarem odniesienia przepisów przejściowych do składników interoperacyjności jest Certyfikacja weryfikacji WE podsystemu zawierającego składniki interoperacyjności nieposiadające Deklaracji weryfikacji WE zgodności lub przydatności do stosowania. Bardzo istotny w tym kontekście jest czynnik temporalny. Bowiem możliwość weryfikacji WE takiego podsystemu istnieje jedynie do końca okresu przejściowego, który kończy się 31 maja 2021 r. i jest jednocześnie obwarowana dodatkowymi wymogami, określonymi w pkt 6.5 TSI INF [7]. Wymagane jest w takim przypadku, aby Jednostka Notyfikowana sprawdziła zgodność podsystemu z wymaganiami sekcji 4 oraz w odniesieniu do sekcji od 6.2 do 7 (z wyjątkiem pkt 7.7 „Przypadki szczególne”) niniejszych TSI. Ponadto nie ma zastosowania zgodność składników interoperacyjności z sekcją 5 i 6.1; Drugim warunkiem jest, aby składniki interoperacyjności, które nie są objęte stosowną deklaracją zgodności WE lub deklaracją przydatności do użytku WE, były używane w podsystemie już zatwierdzonym i oddanym do eksploatacji w co najmniej jednym państwie członkowskim jeszcze przed wejściem w życie niniejszych TSI.

Na etapie wniosku o wydanie Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego zawierającego takie składniki interoperacyjności, nieposiadające deklaracji weryfikacji WE zgodności lub przydatności do stosowania – bardzo istotne jest przestrzeganie wymogów określonych w pkt 6.5.2 TSI INF [7]. Oznacza to w konsekwencji, iż sporządzany przez jednostkę notyfikowaną Certyfikat Weryfikacji WE podsystemu powinien wskazywać jednoznacznie, które składniki interoperacyjności zostały ocenione przez jednostkę notyfikowaną w ramach weryfikacji podsystemu. Natomiast w obrębie deklaracji weryfikacji WE podsystemu należy wyraźnie podać: a) które składniki interoperacyjności zostały ocenione jako część podsystemu; b) potwierdzić, że dany podsystem zawiera składniki interoperacyjności identyczne z tymi, które zweryfikowano jako część podsystemu, c) określić dla tych składników interoperacyjności przyczynę lub przyczyny, dla których producent nie dostarczył deklaracji zgodności WE lub deklaracji przydatności do użytku WE przed ich włączeniem

do podsystemu, włącznie z zastosowaniem przepisów krajowych stanowiących przedmiot powiadomienia na mocy art. 17 dyrektywy 2008/57/WE.

Ciekawym rozwiązaniem Prawodawcy Unijnego, motywowanym zapewne dążeniem do wdrażania interoperacyjności, było natomiast przyjęcie, iż od dnia 1 stycznia 2016 r. nowo wyprodukowane składniki interoperacyjności są objęte deklaracją WE o zgodności lub przydatności do stosowania. (art. 7 ust. 4 TSI INF [7]). Zagadnienie to zostało objęte stanowiskiem Prezesa UTK dotyczącym składników interoperacyjności w podsystemie strukturalnym „Infrastruktura”, z 24 maja 2017 r., opublikowanym na stronie internetowej Urzędu. W Stanowisku tym określono, iż produkcja wyrobu po 1 stycznia 2016 r. wymaga wystawienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności w oparciu o TSI INF – nawet w przypadku modernizacji podsystemu ocenianego na zgodność z uprzednio obowiązującymi TSI. Natomiast dla stwierdzenia konieczności sporządzenia deklaracji dla składnika interoperacyjności, istotny jest moment, w którym dany wyrób został wyprodukowany. Jako wyjątki od zastosowania tej zasady określono sytuacje, w której przyznane zostało odstępstwo dla podsystemu lub składnik interoperacyjności nie zapewnia kompatybilności wstecznej (gdy sytuacja taka została wyraźnie przewidziana we właściwym TSI).

Jak się wydaje, podmioty wnioskujące o wydanie zezwolenia, mogą być w tym kontekście zaskakiwane koniecznością posiadania Deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności dla wyrobów w oparciu o TSI INF [7] wyprodukowanego po roku 2016, w sytuacji, gdy cały podsystem podlega weryfikacji WE na podstawie TSI INF CR [2]. Praktyczną wskazówką dla wnioskujących o wydanie Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji jest w tym przypadku posiadanie kompletu oświadczeń w zakresie daty produkcji składników interoperacyjności zabudowanych w podsystemie.

4. Regulacja ustawowa

Uzupełnieniem regulacji instytucji składników interoperacyjności obok TSI i rozporządzenia ws. interoperacyjności [8], są zapisy przede wszystkim art. 25cc ustawy [10]. Najistotniejszym założeniem odróżniającym procedurę oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności od postępowania odnoszącego się do dopuszczenia do eksploatacji dla podsystemów strukturalnych jest to, iż, w procesie dopuszczania do eksploatacji poszczególnych składników interoperacyjności nie bierze udziału organ pełniący funkcję krajowej władzy bezpieczeństwa (ang. *National Safety Authority*) [5]. Nie zostały jednak wyłączone obowiązki informacyjne w stosunku do Prezesa UTK. W art. 25cc ust. 8 ustawy [10] zapisano, iż *Producent składnika interoperacyjności albo jego upoważniony przedstawiciel albo podmiot wprowadzający składnik interoperacyjności na rynek są obowiązani przekazywać Prezesowi UTK deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przed wprowadzeniem go do obrotu*

na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Przepis ten można zinterpretować w dwóch wymiarach.

Po pierwsze, przyjęć należy, iż nie tylko producent lub jego upoważniony przedstawiciel są uprawnieni do przekazania Prezesowi UTK Deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności. Wykładnia językowa przepisu jednoznacznie wskazuje, iż uprawnienie takie przysługuje również podmiotowi wprowadzającemu składnik interoperacyjności na rynek. W szczególności, zasadne może to być, w przypadku dokonania modyfikacji w ramach składnika interoperacyjności, która jest na tyle istotna, iż uzasadniać może wydanie nowej Deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, przez podmiot wprowadzający składnik na terytorium Polski. Wydaje się, że dobrą praktyką w takim przypadku jest sporządzenie deklaracji w oparciu o *moduł jakościowy* (CH), pozwalający na ocenę zgodności wyrobu również przez niezależną jednostką notyfikowaną.

Drugim aspektem przywołanego art. 25cc ust. 8 ustawy [10] jest pytanie o charakter dokonywanego do Prezesa UTK zgłoszenia. Wydaje się, iż ma ono charakter raczej deklaratoryjny, bowiem możliwość wprowadzenia do obrotu powstaje w momencie właściwego sporządzenia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przez uprawniony podmiot. Inaczej zatem, niż w przypadku procedury odnoszącej się do świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, w przypadku której eksploatacja budowli/urządzenia możliwa jest dopiero w momencie wydania przez Prezesa UTK dokumentu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu w oparciu o rozporządzenie 720 [9]. Zgłoszenie dokonane w trybie art. 25cc ust. 8 ustawy [10] stanowi zatem wypełnienie obowiązku ustawowego, lecz w tej perspektywie, nie determinuje możliwości wprowadzenia wyrobu do obrotu. Z punktu widzenia, odpowiedzialności producenta wprowadzającego wyrób w oparciu o Deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, zgłoszenie takie jest jednak wskazane – pozwala bowiem zminimalizować ryzyko potencjalnych reperkusji organu w postaci postępowania nadzorczego w trybie art. 25cc ust. 9-13 ustawy [10] (postępowanie w zakresie ograniczenia obszaru zastosowania/zakazania jego wykorzystania/nakazania wycofania z rynku składnika interoperacyjności). Praktyka pokazuje, iż samo zgłoszenie dokonane w trybie art. 25cc ust. 8 ustawy [10], zwykle wiąże się z uzyskaniem pisemnego potwierdzenia przyjęcia deklaracji przez Prezesa UTK, lub ze skierowaniem pisma informacyjnego o stwierdzonych brakach w przedstawionej Deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

Obszarem interpretacyjnym budzącym szereg wątpliwości na gruncie zapisów ustawy [10] była natomiast zależność między dopuszczeniem w oparciu o świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu a sporządzoną Deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności. Art. 22f ust. 12 ustawy [10] przewiduje, iż: *uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu nie jest wymagane dla typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w ust. 1, ujętych w TSI jako składniki interoperacyjności i objętych deklaracją WE zgodności lub przydat-*

ności do stosowania składnika interoperacyjności. Jednocześnie pamiętać trzeba, iż regulacja rozdziału 4a *Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej* (w obrębie którego znajdują się przepisy dotyczące składników interoperacyjności), została decyzją Ustawodawcy wyłączona z zastosowania w odniesieniu do: infrastruktury prywatnej, kolei wąskotorowych, bocznic kolejowych, metra, sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego (wyłączenia zapisane w art. 3 ustawy [10]).

Problematyka stanowiła przedmiot stanowiska Prezesa UTK w sprawie wydawania zezwoleń dla podsystemów strukturalnych, z 21 marca 2017 r., opublikowanego na stronie internetowej Urzędu. W dokumencie tym, kierując się dążeniem do zapewnienia spójności całej europejskiej sieci kolejowej, Prezes UTK zajął stanowisko o dopuszczalności stosowania składników interoperacyjności również zabudowywanych na infrastrukturze, do której nie odnoszą się obowiązki wynikające z rozdziału 4a (tj. w tych ww. przypadkach określonych w art. 3 ustawy [10]). Za prawidłowe przyjęto zatem stosowanie składników interoperacyjności posiadających deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania na bocznicach kolejowych, a także na infrastrukturze prywatnej; sieciach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych; infrastrukturze kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego, sieciach kolejowych albo ich części nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI; czy w przypadku przyznania odstępstw o których mowa w art. 25f ust. 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 6 pkt 1 ustawy [10].

Co szczególnie istotne, w obrębie przedmiotowego Stanowiska z 21 marca 2017 r. jednoznacznie stwierdzone zostało, iż: *mając na uwadze zapis art. 22f ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym, za prawidłowe uznać należy wprowadzanie do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w wyżej wskazanych obszarach, wyłącznie na podstawie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności.* W konsekwencji oznacza to, iż w takim przypadku nie ma obowiązku posiadania przez dany wyrób świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. W stanowisku zastrzeżono jednak, iż nie dotyczy ono kolei wąskotorowych oraz metra (z uwagi na różnice w zakresie stosowanej skrajni, systemów zasilania, systemów sterowania ruchem kolejowym).

Przyjęte stanowisko, w perspektywie dążenia do wdrażania interoperacyjności wydaje się być słuszne, zwłaszcza w kontekście np. bocznic przeznaczonych dla transportu intermodalnego (zwłaszcza w portach morskich). Pamiętać trzeba w tym kontekście, o założeniach wskazanych w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu dot. rozwoju sieci TEN-T [6]. W art. 11 tego rozporządzenia, przyjęto, iż *Infrastruktura transportu kolejowego składa się w szczególności z: a) linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych, w tym: (i) bocznic; (ii) tuneli; (iii) mostów; b) terminali towarowych i platform logistycznych do przeladunku towarów w ramach transportu*

kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu c) dworców zlokalizowanych wzdłuż linii wskazanych w załączniku I służących do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu; d) połączeń dworców, terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w trans-europejskiej sieci transportowej (...). Natomiast dla tak zdefiniowanej infrastruktury kolejowej określone zostały następujące wymogi w art. 12 ust. 2 rozporządzenia dot. rozwoju sieci TEN-T [6]: *Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa: a) była wyposażona w ERTMS, z wyjątkiem sieci odizolowanych; b) spełniała wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej; c) spełniała wymogi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych zgodnie z art. 6 dyrektywy 2008/57/WE, z wyjątkiem przypadków dozwolonych na podstawie odpowiedniej TSI lub procedury określonej w art. 9 dyrektywy 2008/57/WE.* Z tego punktu widzenia, dążenie do jak najszerszego wdrażania interoperacyjności, umożliwiać ma bezpieczny i nieprzerwany przepływ ruchu, przy spełnianiu wymaganych osiągnięć dla tej infrastruktury lub tego rodzaju transportu.

5. Podsumowanie

Coraz większa popularność wprowadzania wyrobów o oparciu o procedurę Deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności, w sposób jednoznaczny potwierdza, że wdrażanie interoperacyjności przynosi wymierne korzyści dla uczestników rynku kolejowego. Praktyka pokazuje, iż szczególnie w podsystemie Infrastruktura model wprowadzania wyrobów do obrotu na podstawie Deklaracji dla składników interoperacyjności jest rozwiązaniem nie tylko wygodnym z punktu widzenia producentów, lecz również gwarantującym spełnienia przez wyrób wspólnych standardów technicznych, określonych przez TSI. Ten aspekt jest natomiast szczególnie istotny z punktu widzenia odbiorców tych wyrobów.

Pomimo korzystnych tendencji, nie można zapominać również, iż w podsystemie Infrastruktura nadal zidentyfikować można obszary problemowe. Przykładowo zasygnalizować w tym miejscu należy, wciąż zauważalny przy realizowanych inwestycjach kolejowych, problem związany z integracją elementów systemu przytwierdzeń, pochodzących od różnych producentów (co najczęściej motywowane jest względami oszczędnościowymi). W sytuacji, gdy zalecanym działaniem byłaby zabudowa systemu przytwierdzeń posiadającego deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności, potwierdzającą też, że kompletny system przytwierdzenia jest bezpieczny w eksploatacji i wydajny w utrzymaniu.

W niniejszym artykule przywołane zostały zapisy TSI INF [7] oraz ustawy [10]. Otoczenie prawne dla funkcjonowania procedury sporządzania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności, cały czas podlega jednak dalszym interpretacjom. Wątki podniesione powyżej, stano-

wiły próbę uchwycenia głównych tendencji w tym zakresie, z praktycznej perspektywy, szczególnie istotnej dla uczestników rynku, mających styczność z Deklaracjami WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składników interoperacyjności w ramach codziennej działalności.

Bibliografia

- [1] Decyzja Komisji 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu Infrastruktura transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L Nr 77 z 19 marca 2008 r., s. 1).
- [2] Decyzja Komisji Nr 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L Nr 126 z 14 maja 2011 r., s.53).
- [3] Decyzja 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 (Dz. Urz. UE L Nr 319 z 4 grudnia 2010 r., s. 1).
- [4] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. U. L 191 z 18 lipca 2008 r., z późn. zm.).
- [5] Iwański R., Warchoń T., Komentarz do art.25(cc) ustawy o transporcie kolejowym, [w:] Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz [red.:] Wajda P. (red.), Wierzbowski M., LEX, 2014.
- [6] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L Nr 348 z 20 grudnia 2014 r., s.1).
- [7] Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., s.1).
- [8] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2017 r. poz. 934).
- [9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 720).
- [10] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.).

