

Rafał Cichy

Bezpieczeństwo pojazdów szynowych w aspekcie nowych regulacji prawnych

W artykule omówione zostały najnowsze rozwiązania prawne mające zastosowanie przy wprowadzeniu pojazdów do ruchu. Zaprezentowano tryby dopuszczenia pojazdów w Polsce oraz w krajach objętych Technicznymi Specyfikacjami dla Interoperacyjności. Artykuł ma na celu przybliżenie zmian w transporcie kolejowym w aspekcie nowej ustawy kolejowej.

Wstęp

Bezpieczeństwo przewozu osób i towarów systemami kolejowymi jest jednym z podstawowych wymagań, jakie postawiono przed twórcami wspólnego rynku kolei w Unii Europejskiej. Wymagania zostały określone w dyrektywie 2008/57/WE i obejmują aspekty bezpieczeństwa, niezawodności i dostępności, zdrowia, ochrony środowiska naturalnego oraz zgodności technicznej [4]. Wszystkie opisane wymagania zasadnicze mają zastosowanie do każdego z podsystemów, na jakie został podzielony system kolei. Podsystemy zostały zaprezentowane w załączniku II do dyrektywy i obejmują podsystemy strukturalne i eksploatacyjne. Wymienione podsystemy obejmują:

- 1) podsystemy strukturalne:
 - a) infrastruktura (tory, rozjazdy, mosty, tunele, perony itp.),
 - b) energia (linie napowietrzne oraz znajdująca się na pokładzie część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej),
 - c) sterowanie (urządzenia do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci),
 - d) tabor (struktura, systemy sterowania, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i przetwarzania energii, elementy układu hamowania, sprzęgi, układ biegowy, w tym zawieszania, urządzenia bezpieczeństwa, interfejsy człowiek / maszyna)
- 2) podsystemy eksploatacyjne:
 - a) ruch kolejowy (procedury i urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, przygotowanie składu pociągu, prowadzenie pociągu, zarządzanie ruchem)
 - b) utrzymanie (procedury, urządzenia, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem),
 - c) aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych:
 - aplikacje dla usług pasażerskich (systemy informowania pasażerów przed podróżą i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem itp.),
 - aplikacje dla usług towarowych (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym, systemy zestawienia, systemy rezerwacji, płatności itp.).

Dyrektywa Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. podzieliła dodatkowo podsystem sterowania na [3]:

- ❖ urządzenia przytorowe (przytorowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów),

- ❖ urządzenia pokładowe (pokładowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów).

Polska transponowała dyrektywy do prawa krajowego poprzez nowelizację ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003, Nr 86, poz. 789 z dnia 28 marca 2003 r.) [10]. Zmiana ustawy została wprowadzona w dniu 16 września 2011 r. i obowiązuje od 28 stycznia 2012 r., wprowadzając nowy sposób podejścia do oceny pojazdów dopuszczanych do eksploatacji.

1. Prawo europejskie i prawo krajowe

1.1. Wymagania wspólnotowe

Podstawową funkcjonowania Unii Europejskiej są traktaty. Ostatnim dokumentem o randze traktatu jest Traktat Lizboński, który wskazuje na konieczność dokonywania niezbędnych zmian w transporcie europejskim w celu ujednoczenia systemu kolei w Europie. Wskazuje na to cytat: „Aby pomóc osiągnąć cele określone w artykułach 26 i 174 oraz umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełne czerpanie korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych, Unia przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki (...)”. Przywołany art. 26 mówi, iż „rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym jest zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału, zgodnie z postanowieniami Traktatów, a czyni się tak w celu wspierania harmonijnego rozwoju całej Unii, która rozwija i prowadzi działania służące wzmocnieniu jej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej” (art. 174) [9].

- ❑ 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 odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków;
- ❑ decyzja wiąże w całości, chyba że wskazuje adresatów;
- ❑ zalecenia i opinie nie mają mocy wiążącej.

1.2. Prawo krajowe

Zgodnie z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są:

- ❖ konstytucja – akt prawny, określane także jako ustawa zasadnicza, która zazwyczaj ma najwyższą moc prawną w systemie źródeł prawa w państwie,
- ❖ ustawa – akt prawny o charakterze powszechnie obowiązującym, najczęściej obecnie uchwalany przez parlament,
- ❖ umowa międzynarodowa – obecnie najważniejszy instrument regulujący stosunki międzynarodowe; na podstawie umów międzynarodowych następuje transpozycja prawa międzynarodowego do prawa krajowego;
- ❖ rozporządzenie – akt normatywny wydany na podstawie szczegółowego upoważnienia zawartego w ustawie i w celu jej wykonania.

Podstawowe zasady bezpiecznego funkcjonowania kolei w Polsce znajdują się w ustawach oraz w rozporządzeniach, które pozwalają na wykonanie postanowień ustawy.

2. Bezpieczeństwo Pojazdów Szynowych na poziomie Europy

Bezpieczeństwo pojazdów szynowych zostało sprecyzowane w załączniku 3 do dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei [4]. Zgodnie z przedstawionymi zapisami bezpieczeństwo jest pierwszym spośród pięciu zasadniczych wymagań. Bezpieczeństwo opisane na poziomie dyrektywy powinno gwarantować, że:

- ◆ na poziomie projektowania, budowy lub montażu zagwarantowane jest utrzymywanie i monitorowanie składników kluczowych dla bezpieczeństwa, a zwłaszcza składników dotyczących ruchu pociągów. Konieczne jest również zagwarantowanie bezpieczeństwa na poziomie odpowiadającym wymaganiom określonym dla sieci, z uwzględnieniem szczególnie trudnych warunków;
- ◆ niezbędne jest spełnienie bezpieczeństwa układu koło / szyna, a szczególnie spełnienie wymogów w zakresie stabilności gwarantującej bezpieczny przejazd przy maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy. Układ hamulcowy musi zapewniać zatrzymanie pociągu na wymaganej drodze hamowania przy maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy;
- ◆ zastosowane do budowy składniki muszą być odporne na wszelkie normalne i nadzwyczajne obciążenia, jakie zostały określone podczas całego okresu użytkowania. Wpływ na bezpieczeństwo ruchu wszelkich przypadkowych awarii powstałych podczas całego okresu eksploatacji musi zostać ograniczony przy użyciu właściwych środków;
- ◆ wszelkie instalacje stałe oraz zainstalowane na taborze, a także wybór użytych materiałów, muszą być skoncentrowane na ograniczeniu wywoływania, rozprzestrzeniania się oraz skutków ognia i dymu w przypadku pożaru;
- ◆ wszelkie urządzenia przeznaczone do obsługi przez użytkowników muszą być tak zaprojektowane, aby nie szkodzić bezpiecznemu funkcjonowaniu urządzeń lub zdrowiu bądź bezpieczeństwu użytkowników.

Wymagania zasadnicze dyrektywy dotyczące bezpieczeństwa zostały sformułowane na dużym poziomie ogólności. Ich uszczegółowienie znajduje się w decyzjach powstałych w oparciu o Dyrektywę 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei lub o dyrektywy wcześniejsze – 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości [5], 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych [2]. Opis różnic zachodzących między Dyrektywą 2008/57/WE a dyrektywami wcześniejszymi – 96/48/WE i 2001/16/WE – znajduje się w załączniku 11 i pozwala porównać wszystkie punkty obowiązującej Dyrektywy i uchylonych dyrektyw.

Uszczegółowione wymagania dla pojazdów szynowych znajdują się w decyzjach:

- ◆ Decyzja komisji z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (2008/232/WE);
- ◆ 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 (2011/291/UE);
- ◆ 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 (2006/861/WE).

Dla całkowitej oceny niezbędna jest ocena pojazdu w kontekście Technicznych Specyfikacji dla Interoperacyjności (TSI) dla innych podsystemów, takich jak infrastruktura, sterowanie, energia, nadzór i prowadzenie pociągu oraz sygnalizacja czy wykonywanie przewozów i zarządzanie ruchem. Istotne jest sprawdzenie pojazdu na zgodność z TSI „Hałas” (2006/66/WE), TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” (2008/164/WE), TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” (2008/163/WE).

Techniczne Specyfikacje dla Interoperacyjności zawierają zbiór szczegółowych wymagań, które musi spełnić pojazd w celu uzyskania zezwolenia do ruchu. Obecnie nie wszystkie wymagania w TSI są jednoznacznie określone – stanowią tzw. punkty otwarte lub zdecydowanie się różnią w poszczególnych krajach (wymagania szczególne).

Dyrektywa 2008/57/WE jednoznacznie definiuje: „Jeżeli pewne aspekty techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań nie mogą być wyraźnie ujęte w TSI, określa się je w załączniku do TSI jako ‘punkty otwarte’. Jeżeli pojazd zgodny z TSI został już dopuszczony w jednym państwie członkowskim, w dodatkowych dopuszczeniach należy brać pod uwagę tylko te punkty otwarte, które wiążą się ze zgodnością techniczną pojazdu i sieci”, co w praktyce oznacza, że pojazd może być dopuszczony w dowolnym państwie członkowskim, a sprawdzenia krajowe ograniczą się tylko do punktów otwartych TSI.

Przypadki szczególne są wymaganiami, które są indywidualnie zgłaszane przez poszczególne państwa członkowskie z uwagi na specyficzne wymagania istniejące w danym państwie. Przypadki szczególne dzielą się na stałe i tymczasowe. Przypadki stałe to takie, które nie są możliwe do usunięcia w celu uzyskania pełnej interoperacyjności. Przykłady mogą tu stanowić przepisy stosowane w odniesieniu do taboru przeznaczanego do jazdy w sieciach o szerokości toru 1000 mm na Peloponezie (przypadek szczególny – Grecja) lub stosowanie TSI w odniesieniu do taboru przeznaczonego do eksploatacji w sieciach o szerokości toru 1520 mm (przypadek szczególny – Polska). Przypadki szczególne tymczasowe to takie, dla których zaleca się, aby system docelowy (pełnej interoperacyjności) został wprowadzony do 2020 r. (cel ustanowiony w decyzji nr 1692/96/WE, zmienionej decyzją nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady). Przykładowo skrajnia Republiki Irlandii i Zjednoczonego Królestwa oraz Hiszpanii wymagają, by tabor przeznaczony do eksploatacji w ruchu na sieci o szerokości toru 1668 mm był wyposażony w zderzaki i sprzęg śrubowy, a odległość między osiami zderzaków wynosiła 1 850 mm (± 10 mm).

Dodatkową barierę przy wprowadzaniu do ruchu krajowego pojazdów w pełni zgodnych z TSI stanowią linie nieinteroperacyjne i wymagania krajowych operatorów linii.

3. Wymagania krajowe dla zachowania bezpieczeństwa Pojazdów szynowych

Prawo krajowe oparte jest na ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003, Nr 86, poz. 789 z późn. zm.). Zapewnienie bezpieczeństwa pojazdów szynowych odbywa się dwoma trybami dopuszczenia pojazdów do eksploatacji (zgodnie z rys. 1).

Przedstawiony na rysunku diagram dzieli pojazdy w Polsce na dwie grupy. Pierwszą stanowią pojazdy nieobjęte TSI, czyli takie, których ocena będzie zakończona świadectwem dopuszczenia do eksploatacji. Tryb oceny przeprowadzony według takiego świadectwa obowiązuje pojazdy określone w art. 23 Ustawy o transporcie kolejowym, gdzie określono, kto może eksploatować pojazdy w oparciu o to świadectwo: „Zarządca linii metra, przewoźnik ko-

lejoy realizujący przewozy w metrze, użytkownik bocznicy kolejowej, przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy 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 wyłącznie typy budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego”[10].

Szczegółowe wymagania dotyczące sprawdzenia bezpieczeństwa pojazdów zawarte zostały w rozporządzeniach opisujących postępowanie kończące się uzyskaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji:

- Rozporządzenie MT, B i GM 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. 2012, poz. 911);
- Rozporządzenie MT, B i GM z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (Dz. U. 2012, poz. 918);
- Rozporządzenie MT, B i GM z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. 2012, poz. 919).

Pojazdy przeznaczone do poruszania się po linii kolejowej muszą spełniać wymagania dla pojazdów objętych TSI. Pojazdy objęte TSI dzielą się na dwie grupy: pojazdy zgodne z TSI i pojazdy niezgodne z TSI. W obu tych grupach występują pojazdy określone jako nowe, czyli te, które nie posiadają dopuszczenia do ruchu w żadnym państwie członkowskim, oraz pojazdy, które posiadają dopuszczenie do ruchu na terytorium przynajmniej jednego państwa członkowskiego.

Pierwszą grupę stanowią pojazdy kolejowe przeznaczone do eksploatacji, zgodne z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tych pojazdów nieposiadających dopuszczenia w innym kraju członkowskim. Pojazd taki po weryfikacji w jednostce notyfikowanej uzyskuje zezwolenie na po-

ruszanie się po wszystkich liniach kolejowych zgodnych z TSI na terenie Europy. Niezbędnym warunkiem do spełnienia jest to, by wymagania TSI dotyczące pojazdu oraz infrastruktury nie zawierały punktów otwartych i przypadków szczególnych.

Drugą grupę stanowią pojazdy kolejowe przeznaczone do eksploatacji, zgodne z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tych pojazdów, posiadające dopuszczenie w innym państwie członkowskim.

Zgodnie z artykułem 23c Ustawy o transporcie kolejowym nie wymagają one uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określają punktów otwartych i przypadków szczególnych, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI bez określonych punktów otwartych i przypadków szczególnych.

Przypadki pojazdów zgodnych z TSI, posiadających lub nieposiadających dopuszczenia do ruchu w innym kraju, mogą być zastosowane, gdy prace nad TSI będą zakończone, a infrastruktura, po której poruszają się te pojazdy, będzie w pełni dostosowana do wymagań TSI. Obecnie TSI posiadają punkty otwarte i przypadki szczególne, a pojazdy należy traktować jako niezgodne z TSI.

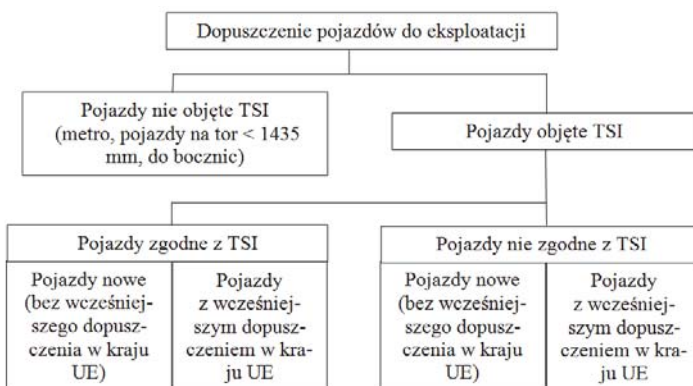
Pojazdy niezgodne z TSI, nieposiadające dopuszczenia w innym kraju, należy zweryfikować i wykazać [10]:

- zgodność podsystemów związanych z pojazdami kolejowymi z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t (rozporządzenie, wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, lista prezesa UTK),
- zgodność pojazdu kolejowego z wymaganiami danej sieci kolejowej, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
- pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego, określonych w przepisach (rozporządzeniach) wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 przez ministra właściwego do spraw transportu.

Artykuł 25t ustawy wskazuje na rozporządzenie oraz listę prezesa UTK jako zbiór właściwych wymagań dla danego systemu kolei oraz stanowi wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei.

- Przepisy wydane na podstawie artykułu 25ta ust. 1 zawierają:
- ♦ wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów,
 - ♦ 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, kontrolowanych w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI,
 - ♦ podmioty wyznaczone do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.

Ostatnią grupę stanowią pojazdy niezgodne z TSI, posiadające dopuszczenie na terenie innego kraju. Ich weryfikacja następuje w oparciu o:



Rys. 1. Tryby dopuszczania pojazdów do eksploatacji w Polsce
Źródło: oprac. własne.

- ◆ zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI oraz ich bezpieczne zamontowanie,
- ◆ zgodność pojazdu kolejowego z wymaganiami danej sieci kolejowej, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
- ◆ zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i przypadków szczególnych określonych w TSI.

Przepisy dla pojazdów objętych TSI, ale niezgodnych z TSI, zostały wydane i obejmują cały system kolejowy w Polsce [6–8]. Przepisy te są skorelowane z TSI i zakłada się, że w przyszłości dopuszczenie pojazdu do ruchu odbywać się będzie wyłącznie w oparciu o TSI. Mając jednak na uwadze różnorodność systemów kolejowych, trzeba pamiętać o tym, iż doprowadzenie do wspólnego dopuszczania na terenie Europy wydaje się sprawą odległą.

Ustawa reguluje metody postępowania w każdym z powyższych przypadków oraz określa dokumenty niezbędne do przedłożenia w celu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Jednym z dokumentów jest certyfikat weryfikacji jednostki notyfikowanej o spełnieniu wymagań przez podsystem. Weryfikację podsystemu rozpoczyna się na etapie projektowania i obejmuje ona cały okres wytwarzania – aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. Obejmuje ona również weryfikację interfejsów z systemem, do którego dany podsystem ma być włączony. W oparciu o certyfikat jednostki notyfikowanej wnioskujący o dopuszczenie do eksploatacji sporządza deklarację weryfikacji podsystemu, stwierdzającą, że dany podsystem jest zgodny z odpowiednimi wymaganiami TSI lub krajowymi. Uproszczoną drogę takiego postępowania przedstawiono na rysunku 2.

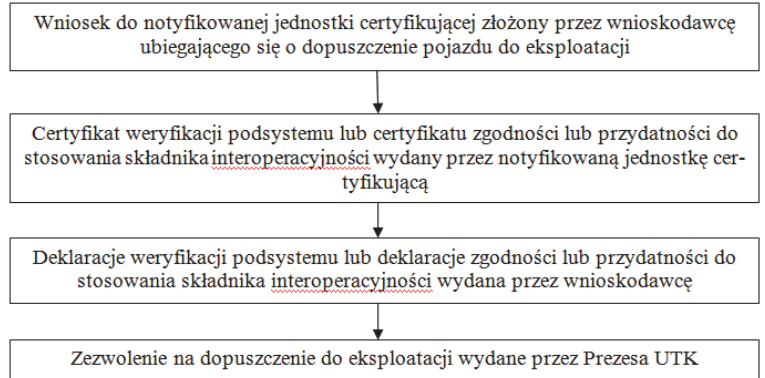
Zasady postępowania są podobne we wszystkich przypadkach pojazdów dopuszczanych do eksploatacji – niezależnie od tego, czy są zgodne czy niezgodne z TSI. Również certyfikaty WE i deklaracje WE są ważne na terenie całej Unii Europejskiej. Dodatkowo należy zauważyć, że certyfikaty i deklaracje dotyczące przepisów krajowych są ważne na terenie całej UE, z wyjątkiem przepisów odnoszących się do zgodności technicznej lub bezpiecznej integracji danego pojazdu z siecią, ponieważ zagadnienia te podlegają przepisom szczególnym związanym z dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji.

Podsumowanie

Przepisy i normy unijne odnoszą się do skomplikowanego systemu zróżnicowanych kolei europejskich. Ujednolicenie, które zakłada Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, dotyczy terytorium, na którym istnieje 5 systemów zasilania, 5 szerokości toru, 6 skrajni, ponad 20 systemów sterowania. Są to tylko ważniejsze różnice występujące na terytorium wspólnoty, a pozostaje jeszcze kwestia współpracy z krajami sąsiadującymi. Unia Europejska stoi przed dużym wyzwaniem, które w ostateczności ma na celu ujednolicenie systemu kolei.

Systematyczna praca nad wymaganiami krajowymi powinna doprowadzić do powstania na terytorium Unii Europejskiej sieci umożliwiającej bezpieczny i bezproblemowy przewóz towarów i świadczenie usług przewozowych dla mieszkańców.

Bezpieczeństwo gwarantowane w przepisach jest jednym z najważniejszych aspektów branych pod uwagę przy tworzeniu zarówno prawa krajowego, jak i wspólnotowego. Każde wymaganie, które pojazd powinien spełniać (zarówno na szczeblu krajowym, jak i międzynarodowym), zostało zweryfikowane z wymaganiami zasadniczymi zawartymi w dyrektywach, w których bezpieczeństwo odgrywa kluczową rolę.



Rys. 2. Uproszczony model postępowania w przypadku wystąpienia o dopuszczenie do eksploatacji

Bibliografia:

1. Cichy R., Tomaszewski F., *Wymagania wspólnoty europejskiej w zakresie interoperacyjności taboru kolejowego*, „Mechanika” 2004, z. 14.
2. Dyrektywa 2001/16/WE Parlamenty Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.
3. 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.
4. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
5. Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.
6. Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Warszawa 25 stycznia 2013.
7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei: Dz. U. 2012, poz. 492.
8. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei: Dz. U. 2012, poz. 43.
9. Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej: 2008/C 115/01.
10. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym: Dz. U. 2003, Nr 86, poz. 789 z dnia 28 marca 2003 r.

Autor:

dr inż. **Rafał Cichy** – Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR” Poznań

Safety of rail vehicles in context of new legal regulations

The latest developments of legal solutions applicable to the introduction of the vehicles to operation are discussed in this article. The modes of approval of vehicles in Poland and in the countries covered by the Technical Specifications for Interoperability are presented. The aim of this article is to explain the changes in the railway transport in the context of the new railway law.