

ANALIZA PROCESU DOPUSZCZANIA DO EKSPLOATACJI TYPÓW BUDOWLI W ŚWIETLE ZMIAN DO USTAWY O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Grzegorz Stencel

mgr inż., Instytut Kolejnictwa, specjalista inżynierijno-techniczny, tel.: 22 473 1431, e-mail: gstencel@ikolej.pl

Streszczenie. W opracowaniu zawarto analizę zmian w Ustawie o transporcie kolejowym oraz ich konsekwencje. Zaprezentowano obecną rolę Ustawy o transporcie kolejowym w procesie dopuszczania typów budowli.

Słowa kluczowe: inwestycje, typy budowli, Ustawa o transporcie kolejowym

1. Wprowadzenie

Od prawie dwóch lat obiekty linii kolejowych są oceniane pod względem zgodności z wymaganiami zasadniczymi dla odpowiednich podsystemów infrastrukturalnych (Infrastruktura, Energia, Sterowanie). Natomiast wyroby, z których buduje się obiekty są oceniane jako składniki interoperacyjności, budowle oraz urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego (dotyczy wyrobów niebędących składnikami interoperacyjności), a także jako wyroby budowlane (dotyczy wszystkich wyrobów uznanych za wyroby budowlane).

Zmiany związane z transpozycją do Prawa Krajowego Dyrektywy 2008/57/WE mogły sugerować, że tzw. „krajowy proces dopuszczania” elementów infrastruktury kolejowej będzie odchodził w zapomnienie. Tymczasem ostatnie zmiany w Ustawie o transporcie kolejowym [2], które wejdą w życie 1 kwietnia 2014 roku przeczą tej tezie, ponieważ wprowadzają dodatkowe (bardziej skomplikowane) procedury oceny zgodności związane z wprowadzaniem do obrotu „nowych” typów budowli.

2. Przedmiot zmian

Podstawowe zmiany, które wystąpią w procesie dopuszczania typów budowli od 1 kwietnia 2014 roku to:

- świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli można będzie uzyskać tylko dla pierwszego egzemplarza typu budowli (sic!),

- certyfikaty zgodności typu oraz certyfikaty zgodności z typem, które będą wydawane przez odpowiednie jednostki organizacyjne (odpowiedniki obecnych jednostek upoważnionych),
- deklaracje zgodności z typem, które będą wystawiane dla „kolejnych budowli” przez „podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę, użytkownika bocznicy albo przewoźnika kolejowego”,
- konieczność uzyskania akredytacji przez jednostki organizacyjne wykonujące badania typów budowli (wymóg ten będzie obowiązywać od 1 stycznia 2016 roku).

Zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem typami budowli w podsystemie Infrastruktura weryfikowanym na podstawie TSI są rozjazd kolejowy i skrzyżowanie torów kolejowych. W podsystemie Infrastruktura weryfikowanym na podstawie przepisów krajowych typami budowli są również szyna, system przytwierdzeń, podkład i podrozdniczka. W pozostałych przypadkach, np. dla linii metra, bocznic kolejowych czy linii wąskotorowych typami budowli są wszystkie wymienione powyżej, oprócz podrozdniczki.

3. Porównanie procesu dopuszczenia przed i po zmianach

Podstawowe etapy w procesie dopuszczenia typu budowli przed oraz po 1 kwietnia 2014 roku przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Etapy procesu dopuszczania typów budowli

<i>Przed 1 kwietnia 2014</i>	<i>Po 1 kwietnia 2014</i>
Badania typu budowli (jednostka upoważniona)	Badania techniczne pierwszego egzemplarza typu budowli (jednostka organizacyjna)
-	Wydanie certyfikatu zgodności typu (jednostka organizacyjna)
Opracowanie programu prób eksploatacyjnych (jednostka organizacyjna)	-
Zawarcie porozumienia w sprawie prób eksploatacyjnych (jednostka organizacyjna, wnioskodawca, użytkownik)	-
Wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony (UTK)	Wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony (UTK)
-	Opracowanie programu prób eksploatacyjnych (jednostka organizacyjna)
-	Zawarcie porozumienia w sprawie prób (jednostka organizacyjna, wnioskodawca, użytkownik)
Opracowanie opinii na podstawie wyników prób (jednostka upoważniona)	Opracowanie opinii na podstawie wyniku prób (jednostka organizacyjna)
Wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony (UTK)	Wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony (UTK)

Jak można zauważyć podstawowa różnica polega na tym, że wg nowych przepisów świadectwo uzyskuje się dla pierwszego egzemplarza typu budowli. Dopuszczenia kolejnych egzemplarzy typu budowli możliwe jest na dwa sposoby przedstawione w tabeli 2.

Tabela 2. Etapy procesu dopuszczania kolejnych typów budowli po 1 kwietnia 2014 roku

<i>I sposób (producent lub jego upoważniony przedstawiciel)</i>	<i>II sposób (podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik boczniczy albo przewoźnik kolejowy)</i>
Przeprowadzenie procedury oceny zgodności z typem wg decyzji nr 768/2008/WE (producent oraz ewentualnie jednostka organizacyjna)	Badania techniczne typu budowli (jednostka organizacyjna)
Wystawienie deklaracji zgodności z typem (producent)	Wydanie certyfikatu zgodności typu (jednostka organizacyjna)
-	Wystawienie deklaracji zgodności z typem (podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik boczniczy albo przewoźnik kolejowy)

Powyższe tablice zostały opracowane na podstawie treści zmian do Ustawy, a także na podstawie wstępnych projektów rozporządzeń wykonawczych, które zostały wysłane do Sejmu RP w ramach procesu legislacyjnego tejże Ustawy. Rozporządzenia są w fazie przygotowywania, więc opisane procedury mogą ulec pewnym zmianom.

4. Analiza zmian

Wprowadzone zmiany niewątpliwie komplikują proces dopuszczania do eksploatacji typów budowli. O ile wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji dla pierwszego egzemplarza typu budowli ma jeszcze sens w przypadku rozjazdów i skrzyżowań torów, to w przypadku szyn, systemów przytwierdzeń, podkładów i podrozzjazdnic jest nie do zrealizowania, gdyż badania tych budowli przewidują próby na co najmniej kilku egzemplarzach lub próby powodujące zniszczenie badanych obiektów. Adaptacja procedur przewidzianych dla pojazdów szynowych do procedur dotyczących typu budowli nie jest więc w tym przypadku uzasadniona.

Zaniepokojenie budzi również fakt swoistego połączenia procedury urzędowej, jaką jest wydanie świadectwa dopuszczenia, z procedurami oceny zgodności (w tym procedur certyfikacyjnych) przewidzianych dla wyrobów w krajach EOG¹. Trudno szukać powodów, dla których producent przed dokonaniem oceny zgodności (z udziałem lub bez jednostki certyfikującej), ma poddać się pełnej procedurze administracyjnej z udziałem urzędu, jednostki organizacyjnej wykonującej

1 Europejski Obszar Gospodarczy

badania oraz użytkownika jego wyrobów. Moim zdaniem nie taki był zamysł twórców przepisów regulujących swobodny przepływ towarów i usług w krajach EOG.

W nowych procedurach dopuszczenia można również znaleźć kilka pozytywnych zmian. Dotyczą one kwestii wydawania świadectwa. Według nowych zasad porozumienie trójstronne oraz program prób eksploatacyjnych przygotowuje się dopiero po wydaniu świadectwa na czas określony. Dotychczas oba dokumenty należało załączyć do wniosku o wydanie świadectwa. Powodowało to niekiedy blokowanie wejścia na rynek producenta danego wyrobu, ponieważ żaden z zarządców nie był zainteresowany przeprowadzeniem prób eksploatacyjnych na „swoim terenie”. Myślę również, że nieco uprości to procedurę wydawania świadectwa na czas określony jeszcze z innego powodu. Otóż producent nie będzie musiał zastanawiać się czy typ budowli, który chce dopuścić będzie wymagać prób eksploatacyjnych, czy też nie. W nowej procedurze decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego będzie klarowna i zostanie orzeczona poprzez wydanie świadectwa na czas określony lub nieokreślony.

Więcej wątpliwości pojawia się za to w przypadku wydawania świadectw dopuszczenia na bocznicach kolejowych i liniach wąskotorowych. Wynika to z doświadczeń płynących z obecnie stosowanej interpretacji prawa. Posłużę się w tym miejscu przykładem.

Użytkownik bocznic X dokonuje rozbudowy bocznic. Rozbudowa polega na dobudowie toru dodatkowego i rozjazdu zwyczajnego. W ramach rozbudowy wykorzystywany jest materiał staroużyteczny (wg nomenklatury Ustawy są to typy budowli), eksploatowany dotychczas u zarządcy Y. Pomimo tego, że zastosowane materiały (typy budowli) były eksploatowane, więc wcześniej zostały już wprowadzone do obrotu, użytkownik bocznic wprowadza je do obrotu ponownie poprzez przeprowadzenie procedury wydawania świadectwa dopuszczenia.

W świetle nowych procedur nie tylko zastanowienie może budzić fakt, który z zabudowanych egzemplarzy typów budowli na tej bocznic jest tym pierwszym (np. podkład, szyna), ale również czy certyfikaty i deklaracje mogą dotyczyć np. partii wyrobów, czy wręcz pojedynczych sztuk.

Powyższa analiza wskazuje na pewne „niedopowiedzenia legislacyjne”, które może na pierwszy rzut oka wydają się błahe, ale doświadczenie uczy, że po wejściu w życie przepisów mogą one powodować określone problemy i niepotrzebne dyskusje.

5. Wnioski

Zmiany w Ustawie o transporcie kolejowym dotyczące procedur dopuszczania typów budowli mogą powodować dodatkowe problemy przy uzyskiwaniu świadectw dopuszczenia do eksploatacji. Uchwalone przepisy nie zawsze podążają w kierunku uproszczenia procedur i oznaczają większe trudności dla przedsiębiorców, co może przyczynić się do ograniczenia innowacyjności w gałęziach przemysłu.

słu związanych z transportem kolejowym. Moim zdaniem zmiany w przepisach w żaden sposób nie przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa ruchu na liniach kolejowych i bocznicach.

Prace nad aktami wykonawczymi do Ustawy nie zostały jeszcze zakończone, więc pozostaje jeszcze możliwość sformułowania procedur w taki sposób, aby były one bardziej czytelne i przystępne. Okazją do takich działań są choćby konsultacje społeczne, który dają nadzieję na to, że ostateczny kształt zmian nie będzie tak restrykcyjny i niejasny, jak przedstawiono to w niniejszym artykule.

Bibliografia

- [1] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.);
- [2] Ustawa z dnia 30 września 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1152).