

WPROWADZANIE DO OBROTU SYSTEMÓW PRZYTWIERDZEŃ SZYN W ŚWIELE PRZEPISÓW KRAJOWYCH I UNIJNYCH – ZAGADNIENIA WYBRANE¹

Izabella Wałkowska

adwokat, Prezes Zarządu Plastwil sp. z o.o., e-mail: izabella.walkowska@plastwil.pl, tel: +48 602 343 090

Magdalena Płaskowska

adwokat, e-mail: m.plaskowska@wp.pl, tel: +48 608 508 358

Streszczenie. Przedmiotem referatu są zagadnienia prawa polskiego i prawa UE w zakresie zasad wprowadzania do obrotu systemów przytwierdzenia szyn. W pierwszej części pracy omówiono rys historyczny oraz podstawy wprowadzenia harmonizacji parametrów technicznych poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej. Następnie przedstawione zostały po kolei sposoby i reżimy wprowadzania do obrotu wyrobów kolejowych, które składają się łącznie na system przytwierdzenia (w czterech wariantach). Przedstawiono również praktyczne znaczenie omawianych wariantów i wątpliwości auterek, dotyczące sposobu stosowania przepisów w kontekście ich literalnego brzmienia oraz dokonywanej wykładni funkcjonalnej. Przedmiotem opracowania jest jedynie ta część zagadnienia, która dotyczy jednego składnika interoperacyjności, którym jest system przytwierdzenia. Ponadto omówiono przypadki, kiedy system ten jest wprowadzany do obrotu w osobnych elementach.

Słowa kluczowe: interoperacyjność systemu kolei; dyrektywa 2008/57/WE, deklaracja WE, świadectwo dopuszczenia, TSI; rozporządzenie 1299/2014, system przytwierdzenia

1. Wstęp - Wybrane sposoby wprowadzania systemów mocowań na rynek polski

Problematyka dotycząca funkcjonowania sieci transeuropejskich jest złożonym elementem polityki unijnej i wpisuje się w szerszą perspektywę funkcjonowania Unii Europejskiej. Ma ona istotne znaczenie dla funkcjonowania Państw członkowskich, a nade wszystko ma służyć obywatelom Unii, jako forma realizacji swobód wynikających z utworzonego wspólnego rynku wewnętrznego i dostępu do niego.

Artykuł 170 TFUE² określa trzy podstawowe cele sieci transeuropejskich. Po pierwsze, sieci transeuropejskie uznano za jeden z elementów niezbędnych do urzeczywistnienia idei rynku wewnętrznego. Po drugie, nowoczesna infrastruktura transportowa, energetyczna i telekomunikacyjna, obejmująca całe terytorium Unii, ma korzystnie wpłynąć na osiągnięcie spójności gospodarczej, wewnętrznej

1 Wkład autorów w publikację: Wałkowska I. 50%, Płaskowska M. 50%

2 Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który wszedł w życie dnia 1 maja 2004 r.

i terytorialnej (art. 174 TFUE). Przy planowaniu sieci transeuropejskich należy zatem dążyć do zniwelowania istniejących różnic w dostępie do infrastruktury pomiędzy centralnymi a peryferyjnymi obszarami Unii Europejskiej (art. 170 ust. 2 TFUE). Po trzecie, tworzone sieci transeuropejskie mają zapewnić podmiotom unijnym możliwość korzystania w pełni ze swobód rynku wewnętrznego.

W kontekście wymienionych celów, budowa sieci transeuropejskich stanowi „dopełnienie zasady czterech wolności poprzez stworzenie spójnej infrastruktury umożliwiającej sprawny transport i komunikowanie się pomiędzy oddalonymi od siebie terytoriami UE”³.

Rozwój koncepcji tworzenia ponadnarodowych sieci, obejmujących terytorium całej Wspólnoty nastąpił w latach 80. XX w. Początkowo były to różnego rodzaju formy, które zmierzać miały do utworzenia spójnego systemu komunikacji, jednak rozwój tego obszaru (zarówno w obrębie zakresu normowania, jak i znaczenia) następował wraz z przejmowaniem przez Unię różnych form i warunków finansowania rynku kolejowego.

Jak piszą autorzy komentarza do art. 170 TFUE pod red. Krystyny Kowalik – Bańczyk, (Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom II), realizacja celów polityki w dziedzinie sieci transeuropejskich zakłada ograniczony i subsydiarny charakter działań podejmowanych przez Unię. Wskazują na to przede wszystkim sformułowania użyte w art. 170 TFUE - działania Unii Europejskiej mają „przyczynić się” (ust. 1) oraz „zmierzać do sprzyjania” (ust. 2) rozwojowi takich sieci.

Obowiązek podjęcia zasadniczych działań ciąży na państwach członkowskich, które odpowiedzialne są za projektowanie, budowę i właściwą eksploatację infrastruktury komunikacyjnej i operacyjnej poszczególnych sieci. Działania podejmowane przez UE mają natomiast zapewnić koordynację podejmowanych przez poszczególne państwa członkowskie działań na szczeblu krajowym, umożliwiając połączenie istniejących sieci w funkcjonalno-organizacyjną całość obejmującą terytorium Unii.

Rozwój sieci transeuropejskich w dziedzinie transportu kolejowego wymógł na ustawodawcy unijnym, a w ślad za tym na ustawodawcach krajowych, podjęcie szczególnych środków prawnych w zakresie dotyczącym między innymi infrastruktury kolejowej. Dla poprawnego współdziałania sieci kolejowych poszczególnych państw, konieczne jest zapewnienie ich interoperacyjności w drodze harmonizacji poszczególnych elementów sieci. Początkowo działania harmonizujące prowadzone były osobno dla kolei konwencjonalnych (dyr. 2001/16 w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. z 2001 r. L 110/1; Dz. Urz. PWS z 2004 r., rozdział 13, t. 26, s. 243) oraz kolei dużych prędkości (dyr. 96/48 w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, Dz. Urz. z 1996 r. L 235/6; Dz. Urz. PWS z 2004 r., rozdział 13, t. 17, s. 152), obecnie uregulowane są w jednym akcie prawnym (dyr.

3 R. Ostrihansky, *Sieci transeuropejskie* (w:) J. Barcz (red.), *Prawo Unii Europejskiej. Prawo materialne i polityki*, Warszawa 2005, s. II-629

2008/57 w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, Dz. Urz. z 2008 r. L 191/1).

Harmonizacja parametrów technicznych poszczególnych składników infrastruktury transeuropejskich sieci kolejowych osiągnana jest poprzez ustanowienie jedynie tzw. wymagań zasadniczych, a nie poprzez określenie ścisłych wartości tych parametrów (załącznik nr III do dyr. 2008/57).

Weryfikacja spełniania wymagań zasadniczych dokonywana jest w toku procedur oceny zgodności oraz zasad umieszczania i używania oznakowania zgodności CE, które mają być stosowane w dyrektywach harmonizacji technicznej.

W kontekście opisanych wyżej zasad, należy rozpatrywać regulacje prawne, które obowiązują na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie wprowadzania na rynek systemów przytwierdzenia.

Problematyka podejmowana w niniejszym referacie odnosi się do wybranych zagadnień, które mają istotne praktyczne znaczenie dla stosowania prawa w obszarze legalnego wprowadzania do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wyrobów kolejowych, którymi są systemy przytwierdzeń. Należy przy tym mieć na względzie, że system przytwierdzenia jest to bardzo szczególnie wyrób, bowiem składa się z kilku elementów, które łącznie tworzy jedną „rzecz” na potrzeby obrotu. Każdy z systemów przytwierdzeń jest produkowany w inny sposób, z różnego rodzaju komponentów i w zupełnie innych warunkach produkcyjnych, innych technologiach. Dopiero połączony zestaw elementów spełnia swoją funkcję i cel. Jest to o tyle istotne, że w podsystemie Infrastruktura jest to jedyny taki przypadek, że składnik interoperacyjności składa się z wielu rzeczy ruchomych, których właściwości indywidualne są albo mogą być inne, aniżeli właściwości współdziałających i funkcjonujących w zestawianiu elementów, składających się na kompletny system przytwierdzenia. Nadto, systemów przytwierdzeń jest wiele rodzajów, co dodatkowo powoduje różnego rodzaju kombinacje w praktycznym ich zastosowaniu do podsystemu i może rodzić różnego rodzaju wątpliwości co do możliwości i kompatybilności poszczególnych elementów.

Podstawowe sposoby wprowadzania na rynek systemu przytwierdzenia szyn są następujące:

- 1) w całości – jako system przytwierdzenia (składnik interoperacyjności), na który składa się zasadniczo, w zależności od konstrukcji i przyjętego rozwiązania technicznego: kotwa mocująca, sprężyna mocująca, element elektroizolacyjny i przekładka, w obszarze, w którym obowiązuje TSI – w oparciu o deklarację WE;
- 2) w całości – jako system przytwierdzenia, na który składa się: kotwa mocująca, sprężyna mocująca, element elektroizolacyjny i przekładka, również w zależności od przyjętego rozwiązania technicznego, w obszarze, w którym nie obowiązuje TSI – w oparciu o deklarację zgodności z typem, wydaną na podstawie świadectwa dopuszczenia typu;
- 3) w całości – jako system przytwierdzenia, na który składa się: kotwa mocująca, sprężyna mocująca, element elektroizolacyjny i przekładka, w zależności od przyjętego rozwiązania technicznego, w obszarze, w którym normą od-

niesienia jest norma PN/EN (norma zharmonizowana) – w oparciu o krajową deklarację zgodności, wydaną w oparciu przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku;

- 4) każdy z elementów systemu przytwierdzenia z osobna, jako wyroby budowlane – w oparciu o krajową deklarację właściwości użytkowych, wydaną w oparciu o obowiązującą krajową ocenę techniczną.

Podkreślenia wymaga, że czwarty z opisanych sposobów wprowadzania na rynek elementów przytwierdzenia do dnia 6 sierpnia 2018 r. nie był stosowany w wymiarze praktycznym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, co uległo zmianie na skutek wydania przez Ministra Inwestycji i Rozwoju (znak sprawy DAB-I-4121.1.2018.LR.3) decyzji z dnia 06 sierpnia 2018 r. o zmianie decyzji Ministra Infrastruktury i Budownictwa o nr 1/KJOT/WB/17 z dnia 13 marca 2017 r. i powołania jako krajowej jednostki oceny technicznej Instytutu Kolejnictwa.

2. Wprowadzenie systemu przytwierdzenia w oparciu o deklarację WE

Jak wskazano wyżej, obecnie dla całego systemu kolei obowiązuje jedna dyrektywa 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, Dz. Urz. z 2008 r. L 191/1, która określa w swojej treści, że celem jej stosowania jest ustanowienie warunków, które mają być spełnione w celu osiągnięcia na terytorium Wspólnoty interoperacyjności systemu kolei w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2004/49/WE. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.

Dyrektywa wprowadza słownik pojęć wskazując, że wedle jej treści „transeuropejski system kolei” oznacza transeuropejskie systemy kolei konwencjonalnych i dużych prędkości określone, odpowiednio w załączniku I pkt 1 i 2 teże dyrektywy.

Nadto wprowadzono pojęcie „interoperacyjności”, która zgodnie z tą dyrektywą oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Zdolność ta zależy od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymagań;

Wprowadzono także pojęcie „składników interoperacyjności”, które oznaczają wszelkie elementarne składniki, grupy części składowych, podzespoły lub pełne zespoły sprzętowe, włączone lub mające być włączone do podsystemu, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy system kolei. Pojęcie „składnik” obejmuje zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie. Nadto zdefiniowano także „techniczne specyfikacje interoperacyjności”, zwane „TSI”, które oznaczają specyfikacje przyjęte zgodnie z niniejszą dyrektywą, obejmujące każdy z podsystemów lub część podsystemu celem spełnienia zasadniczych wymagań oraz zapewnienia interoperacyjności systemu kolei.

Natomiast w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej: ustawa o transporcie kolejowym) interoperacyjność została zdefiniowana jako „zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej”.

Należy zauważyć, że wymagania ogólne w zakresie interoperacyjności zostały określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności, transponowanej do krajowych porządków prawnych, natomiast wymagania szczegółowe w odniesieniu do poszczególnych podsystemów określają odpowiednie Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności, stosowane bezpośrednio. TSI oznaczają specyfikacje przyjęte zgodnie z dyrektywą w sprawie interoperacyjności, w postaci decyzji lub rozporządzeń Komisji Europejskiej, „obejmujące każdy z podsystemów lub część podsystemu celem spełnienia zasadniczych wymagań oraz zapewnienia interoperacyjności systemu kolei”.

Z uwagi na swój charakter prawny, dyrektywa 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie wymagała implementacji do krajowych porządków prawnych, co w odniesieniu do Polski miało miejsce - wprowadzono rozdział 4a, zatytułowany „Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. Przepisy te weszły w życie z dniem 28 stycznia 2012 r. i do chwili obecnej były modyfikowane, w związku ze zmianami w ustawodawstwie unijnym, w szczególności zaś z wprowadzeniem tzw. IV Pakietu Kolejowego, który sprowadził się do wprowadzenia nowych TSI, które obowiązują od 2015 r.

W szczególności wprowadzono rozporządzenie Komisji nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura”. Jest ono aktem prawnym o charakterze kardynalnym w odniesieniu do przedmiotu niniejszego referatu. Przepisy tego rozporządzenia częściowo zostały także przetransponowane do polskiego porządku prawnego.

Wedle obecnie obowiązującego prawa – w art. 25cc ustawy o transporcie kolejowym – uregulowano ogólne warunki i tryb przeprowadzania procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności. W przeciwieństwie do podsystemów strukturalnych, w procesie dopuszczania do eksploatacji poszczególnych składników interoperacyjności nie bierze udziału organ pełniący funkcję krajowej władzy bezpieczeństwa (ang. *National Safety Authority*). Zgodnie z założeniami określonymi w dyrektywie 2008/57/WE organ ten, którym w Polsce jest Prezes UTK, bierze udział w całym procesie dopiero na etapie dopuszczania do eksploatacji całego podsystemu, a poszczególne wyroby (składniki interoperacyjności) są dopuszczane na podstawie procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania. Składniki interoperacyjności powinny zostać dopuszczone do eksploatacji na podstawie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, po przeprowadzeniu właściwej procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania, zgodnie z modulem wskazanym

w akcie prawa UE zawierającym TSI właściwe dla danego podsystemu strukturalnego.

Zgodnie z art. 25 cc. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym: „*Składniki interoperacyjności spełniają następujące wymagania:*

- 1) *są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei,*
- 2) *są użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz są odpowiednio zamontowane i utrzymywane,*
- 3) *posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t”.*

Jak wynika z ust 3. cytowanego przepisu (art. 25 cc), w celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI (obecnie jest to rozporządzenie Komisji nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej). Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stwierdza, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei określone w TSI lub specyfikacjach europejskich.

Składnikiem interoperacyjności jest system mocowań, traktowany jako całość, na którą składa się: sprężyna mocująca, element kotwiący (potocznie zwany kotwą), element elektroizolacyjny i przekładka. Wynika to z zapisów ustawy o transporcie kolejowym, która w pkt 30 art. 4 wskazuje, że wedle jej normowania składnikiem interoperacyjności są podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub, które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei, składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie. Norma ta zasadniczo pokrywa się z pojęciem, jakiego używa w art. 2 dyrektywa 2008/57/WE. Z kolei normę tę dopełnia rozporządzenie Komisji (UE) 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu «Infrastruktura» systemu kolei w Unii Europejskiej, które w Załączniku w punkcie 5. wymienia składniki interoperacyjności – którymi są:

- a) szyny (pkt 5.3.1 Załącznika),
- b) systemy przytwierdzeń (pkt 5.3.2 Załącznika),
- c) podkłady (pkt 5.3.3 Załącznika).

Co istotne – w omawianym akcie prawnym wskazano wyraźnie, że wymagania dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności (wymienione w pkt 3 Załącznika) dotyczą tradycyjnej konstrukcji toru na podsypce tłuczniowej z szyną Vignoles>a na betonowych lub drewnianych podkładach i przytwierdzeniach zapewniających opór przed przemieszczeniem wzdłużnym szyny dzięki przytwierdzeniu stopy szyny. Wyraźnie wskazano także, że części składowe i podzespoły wykorzystywane do budowania innych konstrukcji toru nie są uznawane za składniki interoperacyjności.

Ponadto zaznaczono, że szyny, przytwierdzenia i podkłady stosowane na krótkich odcinkach toru do szczególnych celów, na przykład na rozjazdach i skrzyżowaniach, w urządzeniach kompensujących rozszerzalność toru, płytach przejściowych i budowlach specjalnych, nie są uznawane za składniki interoperacyjności. W takim przypadku do ich wprowadzenia do obrotu konieczne jest spełnienie wymagań krajowych.

Do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, a także postępowań w sprawie tych składników interoperacyjności, stosuje się przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, określone enumeratywnie w treści ustawy o transporcie kolejowym.

Przypomnijmy zatem, że przez wprowadzenie do obrotu rozumie się, zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 26 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, udostępnienie wyrobu na rynku po raz pierwszy. Z kolei przez pojęcie udostępnienia wyrobu na rynku (pkt 23 tego samego przepisu) ustawodawca uznaje każde dostarczenie wyrobu w celu jego dystrybucji, konsumpcji lub używania na rynku państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w ramach działalności gospodarczej, odpłatnie lub nieodpłatnie.

W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI.

Zgodnie z art. 8 ust. 1. Rozporządzenia (UE) 1299/2018, procedury oceny zgodności, przydatności do stosowania oraz weryfikacji WE określone w załączniku do tego rozporządzenia oparte są na modułach określonych w decyzji Komisji 2010/713/UE 7.

Moduły oceny zgodności składników interoperacyjności dla systemów przytwierdzeń, wynikające z tabeli 20 Załącznika do omawianego rozporządzenia 1299/2014 dla systemów przytwierdzeń to dwie możliwości, albo moduł CA albo moduł CH

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 opisuje szczegółowo sposoby stosowania modułów CA i CH.

Moduł CA to wewnętrzna kontrola produkcji. Według tej procedury oceny zgodności, w której producent wywiązuje się ze zobowiązań określonych w tej procedurze oraz zapewnia i deklaruje, na swoją wyłączną odpowiedzialność, że rozpatrywane składniki interoperacyjności spełniają wymagania technicznej specyfikacji interoperacyjności (TSI) mające do nich zastosowanie. W tym przypadku to producent sam sporządza dokumentację techniczną. Dokumentacja musi umożliwiać ocenę składnika interoperacyjności pod względem jego zgodności z wymaganiami TSI. Dokumentacja techniczna określa odnośne wymagania i obejmuje, w stopniu

odpowiednim dla takiej oceny, projekt, produkcję, utrzymanie i funkcjonowanie składnika interoperacyjności.

Dokumentacja techniczna zawiera, w stosownych przypadkach, przynajmniej następujące elementy:

- opis ogólny składnika interoperacyjności,
- projekt koncepcyjny i rysunki produkcyjne oraz schematy elementów, podzespołów, obwodów itd.,
- opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia wspomnianych rysunków i schematów oraz zasad funkcjonowania (w tym warunków użytkowania) i zasad utrzymania składnika interoperacyjności,
- warunki integracji składnika interoperacyjności w jego środowisku systemowym (podzespół, zespół, podsystem) oraz niezbędne warunki dotyczące interfejsów,
- wykaz zastosowanych w całości lub częściowo norm zharmonizowanych lub innych właściwych specyfikacji technicznych, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia wymagań TSI, jeżeli takie normy zharmonizowane nie zostały zastosowane. W przypadku częściowego zastosowania norm zharmonizowanych w dokumentacji technicznej określa się, które części zostały zastosowane,
- wyniki wykonanych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań itd., oraz sprawozdania z testów.

W przypadku stosowania modułu CA to producent podejmuje wszelkie niezbędne środki aby proces produkcji i jego monitorowanie zapewniały zgodność składników interoperacyjności z dokumentacją techniczną oraz z wymaganiami TSI mającymi do nich zastosowanie.

Producent sporządza pisemną deklarację zgodności WE dla składnika interoperacyjności i przechowuje ją wraz z dokumentacją techniczną do dyspozycji organów krajowych przez okres wskazany w stosownej TSI, a w przypadku, gdy w TSI nie wskazano tego okresu, przez okres 10 lat od daty wyprodukowania ostatniego składnika interoperacyjności. Deklaracja zgodności WE musi zawierać oznaczenie składnika interoperacyjności, dla którego została sporządzona.

Moduł CH oceny zgodności jest zdecydowanie bardziej rozbudowany, obejmuje ustalenie zgodności w oparciu o pełny system zarządzania jakością, zaś zasadnicza różnica w stosunku do procedury wg modułu CA sprowadza się do tego, że cały proces produkcji oraz jego wynik (pod postacią składnika interoperacyjności) podlega certyfikacji Jednostki Notyfikowanej, która wystawia certyfikat WE dla danego składnika interoperacyjności, zaś dopiero ten certyfikat i załączone do niego wyniki badań niezależnej jednostki badawczej stanowią podstawę do wystawienia deklaracji WE.

W przypadku stosowania tego modułu oceny zgodności producent stosuje zatwierdzony system zarządzania jakością w odniesieniu do projektu, produkcji, kontroli produktów końcowych oraz testowania rozpatrywanych składników interoperacyjności, a także podlega nadzorowi jednostki notyfikowanej. Daje to zde-

cydowanie większą pewność co do wiarygodności deklaracji WE dla nabywców składników interoperacyjności.

System zarządzania jakością zapewnia zgodność składników interoperacyjności z mającymi do nich zastosowanie wymaganiami TSI. Wszystkie elementy, wymagania i przepisy przyjęte przez producenta są systematycznie i w uporządkowany sposób dokumentowane w postaci pisemnych zasad postępowania, procedur i instrukcji. Dokumentacja dotycząca systemu zarządzania jakością musi umożliwiać spójną interpretację programów, planów, ksiąg i zapisów dotyczących jakości.

W toku produkcji sprawowany jest nadzór przez Jednostkę Notyfikowaną. Celem nadzoru jest sprawdzenie, czy producent należycie wywiązuje się ze zobowiązań wynikających z zatwierzonego systemu zarządzania jakością. Do celów okresowych audytów producent umożliwia Jednostce Notyfikowanej dostęp do miejsc projektowania, produkcji, kontroli, testowania i magazynowania oraz zapewnia jej wszelkie niezbędne informacje, w szczególności:

- dokumentację dotyczącą systemu zarządzania jakością,
- zapisy dotyczące jakości przewidziane w projektowej części systemu zarządzania jakością, takie jak wyniki analiz, obliczeń, testów itd., oraz
- zapisy dotyczące jakości przewidziane w produkcyjnej części systemu zarządzania jakością, takie jak sprawozdania z kontroli i dane dotyczące testów, dane dotyczące wzorcowania, sprawozdania dotyczące kwalifikacji uczestniczących w procesie pracowników itd.

Okresowe audyty przeprowadzane są z częstotliwością co najmniej raz na dwa lata. Jednostka Notyfikowana może ponadto składać producentowi niezapowiedziane wizyty. Podczas takich wizyt Jednostka Notyfikowana może, w razie konieczności, przeprowadzić testy składnika interoperacyjności lub zlecić ich przeprowadzenie w celu sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania systemu zarządzania jakością. Jednostka Notyfikowana przekazuje producentowi sprawozdanie z wizyty oraz, w przypadku przeprowadzenia testów, sprawozdanie z testów.

Producent sporządza pisemną deklarację zgodności WE dla składnika interoperacyjności. Certyfikat, do którego należy się odnieść w tej deklaracji, to certyfikat systemu zarządzania jakością oraz ewentualne sprawozdania z audytu.

Dopiero wtedy, kiedy składnikowi będzie towarzyszyła prawidłowo wystawiona i przesłana uprzednio do weryfikacji do Prezesa UTK deklaracja WE, może on wprowadzić na rynek składnik interoperacyjności, jakim jest system przytwierdzenia. W odniesieniu do tego składnika ważne jest, żeby pamiętać, że kotwa, która jest dostarczana osobno do producentów podkładów (celem jej zabetonowania) jest częścią składową systemu przytwierdzenia i podlega wyżej opisanym procedurom i wymaganiom formalnym, dotyczącym przytwierdzenia szyn.

W przypadku, gdy producent albo jego upoważniony przedstawiciel nie wystawi deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, obowiązek ten spoczywa na podmiocie wprowadzającym składnik interoperacyjności na rynek. Te same obowiązki spoczywają również na każdym podmiocie, który łączy składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarza je na swoje własne potrzeby.

3. Wprowadzenie systemu przytwierdzenia w oparciu o art. 22f. ust. 12 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

Komentowany przepis wszedł w życie dniem 31 marca 2014 r. W myśl tego przepisu warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego ich egzemplarza, dla każdego z producentów z osobna.

Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydaje się na czas nieokreślony, a w przypadku nowych typów lub konieczności wykonania prób eksploatacyjnych, na czas określony - przewidziany na przeprowadzenie tych prób. Organem właściwym w sprawach wydania, odmowy wydania i cofania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu jest Prezes UTK. Przed uzyskaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, typy urządzeń i typy budowli podlegają badaniom technicznym. Badania techniczne przeprowadza jednostka organizacyjna, która została do tego wyznaczona przez Prezesa UTK i umieszczona w odpowiednim Biuletynie. Po przeprowadzeniu, z wynikiem pozytywnym, badań technicznych jednostka organizacyjna wydaje certyfikat zgodności typu.

Kolejne urządzenia albo budowle zgodne z typem, dla którego Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, uznaje się za dopuszczone do eksploatacji, jeżeli:

- 1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel przeprowadził procedurę oceny zgodności z typem, a następnie wystawił deklarację zgodności z typem, albo
- 2) podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik bocznicy albo przewoźnik kolejowy wystawił deklarację zgodności z typem dla urządzeń albo budowli, które zamierza wprowadzić do eksploatacji, po uprzednim przeprowadzeniu przez jednostkę organizacyjną badań technicznych, niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem, zakończonych wydaniem certyfikatu zgodności z typem.

Dopiero tak dokonana certyfikacja produktu umożliwia wprowadzenie produktu do obrotu. Oczywiście istotne jest to, że to ustawa (jako akt normatywny) dała Ministrowi Infrastruktury w art. 22f ust. 14 ustawy o transporcie kolejowym legitymację do określenia m.in. wykazu rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. Uprawnienie to nie przysługuje Prezesowi UTK, który może określić (i to uczynił) listę dokumentów, które mają zastosowanie w zakresie, w którym Minister określił obowiązek uzyskania świadectwa dopuszczenia.

Ponadto, jak wynika z art. 22 f. ust. 12 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, *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 przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.*

Jak wynika zatem z cytowanego przepisu, jeśli dany typ budowli albo urządzenia jest ujęty w TSI jako składnik interoperacyjności (w niniejszym przypadku tak jest w odniesieniu do systemu przytwierdzeń) i jest objęty deklaracją WE (obowiązek posiadania tej deklaracji wynika z przytoczonych wyżej przepisów), nie ma konieczności uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. Ma to o tyle istotne znaczenie, że w takiej sytuacji należy odwołać się do rozporządzenia z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (720), które mówi, że konieczność uzyskania świadectwa dopuszczenia typu dotyczy: metra, linii kolejowych o szerokości poniżej 1435 mm, bocznic kolejowych, przypadku określonego w art. 25a ust. 1 pkt 1. (który z dniem 30.12.2016 r. został uchylony i dotyczył tzw. prywatnych sieci kolejowych), sieci kolejowych albo ich części nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI (decyzja Prezesa UTK).

4. Wprowadzenie poszczególnych składników systemu przytwierdzenia w oparciu o przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku

Celem uniknięcia wątpliwości należy przypomnieć, że dla systemu przytwierdzenia szyn do podkładów betonowych istnieje norma PN/EN o numerze 13481-2+A1, która określa wymagania techniczne dla tych wyrobów. Ma ona zastosowanie do wprowadzania do obrotu systemów przytwierdzeń w niej opisanych, w sytuacji, gdy nie podlegają one TSI albo nie wymagają uzyskania świadectwa dopuszczenia typu, o czym była mowa powyżej. Dotyczy to jednak w dalszym ciągu systemów przytwierdzeń rozpatrywanych jako zorganizowany zespół składników, który do obrotu wprowadzany jest łącznie.

Konsekwencją takiego stanu rzeczy (istnienia normy zharmonizowanej) jest to, że w oparciu o art. 11 ust. 1 - 4 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, producent może wystawić deklarację zgodności z normą PN/EN nr 13481 (po przejściu procedury określonej na podstawie art. 8. ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku).

Jest to kolejna opcja dla legalnego wprowadzenia do obrotu systemu przytwierdzenia albo też do oddania go do użytkowania. Podkreślenia wymaga, że w tym przypadku istnieje możliwość weryfikacji, w oparciu o przepisy wskazanych ustaw, merytorycznej przydatności produktu dla rynku kolejowego.

Podczas przeprowadzania oceny zgodności wyrób poddaje się:

1) badaniom przez:

- a. producenta, instalatora lub ich upoważnionego przedstawiciela, jeżeli nie jest wymagane przeprowadzenie badań przez laboratorium niezależne od dostawcy i odbiorcy,
- b. akredytowaną jednostkę własną, jeżeli jest dopuszczone przeprowadzenie badań przez taką jednostkę,

- c. jednostkę notyfikowaną, jeżeli jest wymagane przeprowadzenie badań przez laboratorium niezależne od dostawcy i odbiorcy;
- 2) sprawdzeniu zgodności z wymaganiami - przez jednostkę notyfikowaną, lub
- 3) certyfikacji - przez jednostkę notyfikowaną.

Pozytywny wynik oceny zgodności przeprowadzanej przez jednostkę notyfikowaną stanowi podstawę do wydania certyfikatu, czyli dokumentu wydanego przez jednostkę notyfikowaną, potwierdzającego, że wyrób, projekt wyrobu lub proces jego wytwarzania są zgodne z wymaganiami.

5. Wprowadzenie poszczególnych składników systemu przytwierdzenia w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych

Nie budzi wątpliwości, że możliwe jest wprowadzanie do obrotu także elementów systemów przytwierdzeń, sprzedawanych jako każdy element z osobna.

W związku z ostatnimi zmianami w ustawodawstwie w zakresie wyrobów budowlanych oraz problemami w interpretacji tych przepisów należy wyjaśnić, że ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych określa:

- zasady wprowadzania do obrotu lub udostępniania na rynku krajowym wyrobów budowlanych,
- zasady kontroli wyrobów budowlanych wprowadzonych do obrotu lub udostępnianych na rynku,
- właściwość organów w zakresie wykonywania zadań administracyjnych i obowiązków wynikających z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylającego dyrektywę Rady 89/106/EWG (Dz. Urz. UE L 88 z 04.04.2011, str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem Nr 305/2011”.

Ustawa została zmieniona ustawą z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o wyrobach budowlanych, ustawy - Prawo budowlane oraz ustawy o zmianie ustawy o wyrobach budowlanych oraz ustawy o systemie oceny zgodności 1, 2.

W związku z wprowadzoną zmianą (która obowiązuje od dnia 1 stycznia 2017 r.) – wprowadzono rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym, zmienione rozporządzeniem Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 13 czerwca 2018 r., zmieniającym rozporządzenie w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (które obowiązuje od dnia 29.06.2018 r.).

Rozporządzenie wskazuje w załączniku I grupy wyrobów budowlanych objętych obowiązkiem sporządzania krajowej deklaracji właściwości użytkowych, zwanej dalej „krajową deklaracją” oraz właściwe dla tych grup krajowe systemy oceny i weryfikacji stałości właściwości użytkowych.

Z punktu widzenia przedmiotu niniejszego artykułu istotne są zapisy, które znalazły się:

- 1) w pozycji 20 załącznika do rozporządzenia z dnia 17 listopada 2016 r. wskazano, że metalowe kształtowniki i profile konstrukcyjne, kształtowniki walcowane na gorąco, profile gięte na zimno lub wytwarzane w inny sposób, o różnych kształtach, wyroby płaskie (płyty, blachy, taśmy), pręty, odlewy, odkuwki wykonane z różnych metali, zabezpieczone lub niezabezpieczone powłoką antykorozyjną do zastosowania w konstrukcjach metalowych lub zespolonych metalowo – betonowych, wymagają wystawienia krajowej deklaracji właściwości użytkowych po zastosowaniu systemu oceny i weryfikacji stałości właściwości użytkowych 2+;
- 2) w pozycji 33 załącznika do rozporządzenia z dnia 17 listopada 2016 r. wskazano, że elementy do nawierzchni szynowych z tworzyw sztucznych (elementy elastomerowe, w tym gumowe i z tworzyw sztucznych) wymagają wystawienia krajowej deklaracji właściwości użytkowych, po zastosowaniu systemu oceny i weryfikacji stałości właściwości użytkowych 2+.

Dla porządku wskazać należy, że w rozporządzeniu z 17 listopada 2016 r. wskazano, że nie ma ono zastosowania do wyrobów budowlanych, które zostały określone jako budowle w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 720).

Jest to o tyle istotne, że dało asumpt do przyjęcia interpretacji zgodnie z którą do dnia 06.08.2018 r., nie udzielono akredytacji dla jednostek krajowej oceny technicznej do wystawiania krajowych ocen technicznych dla wyrobów budowlanych, które obejmują jedynie pojedyncze części składowe systemów przytwierdzenia szyn, czyli wprowadzane do obrotu osobno : kotwy, element elektroizolacyjny, przekładki i sprężyny mocujące.

Należy mieć na uwadze, dokonując wykładni językowej, że rozporządzenie z 13 maja 2014 r. określa jasno jako budowle „systemy przytwierdzeń”, a więc zintegrowany zespół składników, a nie elementy tych systemów traktowane jako odrębny przedmiot obrotu. Nadto, są to budowle na potrzeby tzw. punktów otwartych, tj. rozporządzenie jest stosowane w sytuacji, kiedy np. przepisy krajowe (art. 22f) wyłączają stosowanie TSI albo Prezes UTK wyłączy daną sieć spoza stosowania TSI i w grę wchodzi przepisy krajowe. W pozostałym zakresie, do wyrobów, które nie są systemami przytwierdzeń, a ich częściami składowymi rozporządzenie z dnia 17 listopada 2016 r. powinno mieć w całości zastosowanie.

Taki wniosek wynika wprost z literalnej wykładni przepisów, jak również wynika to z uzasadnienia zmiany ustawy, która nie wycofała konieczności uzyskiwania stosownych systemów oceny zgodności. Nadto, wyłączenie konieczności stosowania przepisów o wyrobach budowlanych zostało wyłączone dla systemów przytwierdzeń, dla których wprowadzono przepisy odrębne (na zasadzie wyjątku), albowiem w ten sposób racjonalny ustawodawca unika podwójnej certyfikacji.

Okoliczności powyższe były podnoszone przez autorki na forach dyskusyjnych. Ostatecznie, mimo braku zmiany przepisów, dnia 6 sierpnia 2018 r. Minister In-

westyjii i Rozwoju na mocy decyzji z dnia 06.08.2018 r., znak sprawy DAB-I-4121.1.2018.LR.3, zmienił decyzję Ministra Infrastruktury i Budownictwa o nr 1/KJOT/WB/17 z dnia 13 marca 2017 r. i wyznaczył Instytut Kolejnictwa jako krajową jednostkę oceny technicznej upoważnioną do wydawania krajowych ocen technicznych do: geotekstyliów, geomembran i wyrobów pokrewnych, elementów metalowych systemów przytwierdzeń szyn, zakotwień do szyn tramwajowych i kolejowych, elementów elastomerowych systemów przytwierdzeń szyn, mat elastomerowych, elementów izolacyjnych. Tym samym uznano argumenty, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym ma zastosowanie do elementów przytwierdzeń szyn, traktowanych osobno, jako odrębne wyroby budowlane.

Podkreślenia wymaga, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym w § 4 wskazuje, że krajowe systemy określają działania producenta związane z oceną i weryfikacją stałości właściwości użytkowych wyrobu budowlanego, a także zakres tej oceny i weryfikacji przeprowadzanej na zlecenie producenta przez jednostkę certyfikującą lub laboratorium badawcze akredytowane, zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542, 1228 i 1579) niebędące akredytowanymi jednostkami własnymi.

W krajowym systemie 2+ rozporządzenie przewiduje:

- 1) działania producenta związane z oceną i weryfikacją, które obejmują określenie typu wyrobu budowlanego oraz prowadzenie:
 - a) oceny właściwości użytkowych wyrobu na podstawie badań próbek pobranych przez producenta, obliczeń, tabelarycznych wartości lub opisowej dokumentacji tego wyrobu,
 - b) zakładowej kontroli produkcji,
 - c) badań próbek pobranych przez producenta w zakładzie produkcyjnym zgodnie z ustalonym przez niego planem badań;
- 2) ocenę i weryfikację przeprowadzaną przez jednostkę certyfikującą, obejmującą:
 - a) przeprowadzenie wstępnej inspekcji zakładu produkcyjnego i zakładowej kontroli produkcji,
 - b) wydanie krajowego certyfikatu zgodności zakładowej kontroli produkcji,
 - c) kontynuację nadzoru, oceny i ewaluacji zakładowej kontroli produkcji.

Nadto w rozporządzeniu została zdefiniowana „zakładowa kontrola produkcji”, która oznacza udokumentowaną stałą i wewnętrzną kontrolę produkcji w zakładzie produkcyjnym, zgodnie ze stosownymi zharmonizowanymi specyfikacjami technicznymi.

Przepis §13 umożliwił jednostkom certyfikującym wyroby budowlane i zakładową kontrolę produkcji, posiadającym akredytację uprawniającą do realizacji zadań w systemach oceny zgodności, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Infra-

struktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. nr 198, poz. 2041, z późn. zm.) i które wydały krajowy certyfikat zgodności lub krajowy certyfikat zgodności zakładowej kontroli produkcji przed dniem 1 stycznia 2017 r., mogą w dalszym ciągu wykonywać zadania w ramach wydanego certyfikatu, na podstawie posiadanej akredytacji. Potrzeba wprowadzenia tej regulacji jest związana z przepisem art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o wyrobach budowlanych, ustawy – Prawo budowlane oraz ustawy o zmianie ustawy o wyrobach budowlanych oraz ustawy o systemie oceny zgodności (Dz. U. poz. 1165), który umożliwia producentowi wyrobu budowlanego sporządzenie krajowej deklaracji na podstawie wydanej przed 1 stycznia 2017 r. krajowej deklaracji zgodności. Jeżeli podstawą do wydania krajowej deklaracji zgodności był krajowy certyfikat zgodności wyrobu budowlanego (krajowy system oceny zgodności 1, 1+) lub krajowy certyfikat zakładowej kontroli produkcji (krajowy system 2+), to certyfikaty te zachowały swoją ważność po 1 stycznia 2017 r., a więc jednostki, które je wydały, powinny kontynuować nadzór nad wydanymi certyfikatami.

Zgodnie z §14, dla wyrobów budowlanych, wymienionych w załączniku nr 1, które zgodnie z obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2016 r. przepisami, nie były objęte obowiązkiem znakowania znakiem budowlanym, obowiązek sporządzania krajowej deklaracji obowiązuje od 1 stycznia 2018 r.

W związku z tym, że do uzyskiwania krajowych ocen technicznych wymagane jest wyznaczenie konkretnej jednostki, jako posiadającej Status Krajowej Jednostki Oceny Technicznej, a Minister Infrastruktury i Budownictwa w swojej decyzji z dnia 13 marca 2017 r. (nr 1/KJOT/WB/17) powołał jako Krajową Jednostkę Oceny Technicznej Instytut Kolejnictwa i nie uwzględnił w tej decyzji wyrobów, jakimi są składowe części systemów przytwierdzeń do dnia wydania decyzji Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 06 sierpnia 2018 r., nie było możliwości uzyskiwania krajowych ocen technicznych do elementów systemów przytwierdzenia, co było niezgodne z obowiązującymi przepisami.

Przedstawiona powyżej praktyka została jednak zmieniona przez Ministra Inwestycji i Rozwoju, co ma istotne znaczenie zwłaszcza wobec sytuacji, że w Polsce powszechna jest praktyka kompletowania całego systemu przytwierdzenia w oparciu o produkty różnych producentów.

Do tego lata istniał zbiór norm pozwalających na kontrolę jako wyrobów budowlanych poszczególnych elementów systemu przytwierdzenia szyn, w sposób opisany powyżej, co potwierdził na mocy decyzji z dnia 6 sierpnia 2018 r. Minister Inwestycji i Rozwoju, znak sprawy DAB-I-4121.1.2018.LR.3.

Od czasu wydania decyzji z dnia 6 sierpnia 2018 r. zmienił się sposób stosowania rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym mimo braku zmian w treści samego rozporządzenia. Obecnie obowiązujące przepisy oraz sposób ich stosowania pozwalają zatem na dokonywanie krajowych ocen technicznych dla poszczególnych elementów przytwierdzenia.

Opisana wyżej zmiana, która wynika z powołania krajowej jednostki oceny technicznej w postaci Instytutu Kolejnictwa do wydawania krajowych ocen technicznych dla elementów systemów mocowania, winna być postrzegana jako bardzo istotna, z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa wyrobów kolejowych oraz porządkowania rynku.

Oczywistym jest przy tym, że od początku XXI w. można zaobserwować zintensyfikowanie działań zmierzających do liberalizacji sektora transportu kolejowego, na przykład w przyjmowaniu kolejnych tzw. pakietów kolejowych. Należy jednak mieć na uwadze, że proces ten w dalszym ciągu nie jest zakończony i napotyka wiele problemów. Świadczy o tym chociażby wzrost liczby skarg wnoszonych przez KE przeciwko państwom członkowskim o brak lub niewłaściwą implementację określonych przepisów prawa unijnego liberalizujących sektor transportu kolejowego (Gołąb, 2013). Wraz ze wzrastającą liczbą skarg zgłaszanych przez KE, wzrasta też liczba orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: TSUE) w sprawach dotyczących prawa unijnego w sektorze transportu kolejowego. Dotychczas większość wyroków zapadło przeciwko państwom Unii, co pokazuje, że nadmierna liberalizacja zasad stosowanych do wprowadzania do obrotu produktów kolejowych może być przyczynkiem do pociągnięcia do odpowiedzialności również na poziomie Unijnym i rodzić daleko idące konsekwencje w sferze finansowej i w sferze bezpieczeństwa.

6. Podsumowanie

W świetle opisanych powyżej procedur i zasad należy stwierdzić, że w zakresie prawnym problematyka wprowadzania do obrotu systemów przytwierdzeń jest bardzo skomplikowana i może nastęrczać istotne trudności interpretacyjne dla uczestników rynku kolejowego, zarówno w zakresie zgromadzenia odpowiedniej dokumentacji, wdrożenia procesów produkcji, samej produkcji, legalnego wprowadzenia na rynek, ale nade wszystko, wynikającej z tychże odpowiedzialności za produkt, która może zrodzić się dla poszczególnych nabywców systemów na etapie wykazania braku właściwości produktu, który był deklarowany albo który winien być zadeklarowany.

Ma to także istotne znaczenie w sferze zapewnienia bezpieczeństwa i równego dostępu do rynku producentów systemów przytwierdzeń, w szczególności poprzez prawidłowe określanie wymagań technicznych i prawnych dla poszczególnych produktów, w zależności od tego, do jakiego rodzaju linii kolejowej mają one mieć zastosowanie. Nie można także nie zauważyć, że w świetle tendencji do ujednoclenia i harmonizacji poszczególnych elementów sieci w poszczególnych krajach unijnych, osiągnięcie interoperacyjności może odsuwać się w czasie, w zależności od procentowego udziału poszczególnych rodzajów sieci kolejowych oraz wymogów prawnych dla nich obowiązujących.

Bibliografia

- [1] Komentarz do TFUE, pod red. Krystyny Kowalik – Bańczyk, Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom II.
- [2] Gołąb, Ł. (2013), Sektor transportu kolejowego w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. *iKAR*, 4.
- [3] Miedzińska Iwona, Zapewnienie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej – wybrane zagadnienia, *iKAR* 2016 nr 2(5).
- [4] R. Ostrihansky, Sieci transeuropejskie (w:) J. Barcz (red.), Prawo Unii Europejskiej. Prawo materialne i polityki, Warszawa 2005, s. II-629.
- [5] A. Resiak, Sieci transeuropejskie (w:) Z. Brodecki (red.), Infrastruktura, Warszawa 2004, s. 286.

Akty prawne

- [1] Dyrektywa 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (zastąpiona Dyrektywą (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej).
- [2] Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej.
- [3] 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 (2010/713/UE).
- [4] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789).
- [5] Ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. 2017.1398).
- [6] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U. 2016.1570).
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. 2014.720).

