

## PRAKTYCZNE ASPEKTY OCENY ZGODNOŚCI INWESTYCJI LINIOWYCH<sup>1</sup>

**Ignacy Góra**

dr inż., Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,  
Aleje Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, tel.  
+48 22 749 14 00; e-mail: utk@utk.gov.pl

**Jan Siudecki**

mgr inż., Dyrektor Departamentu Techniki i Wyrobów,  
Urząd Transportu Kolejowego, Aleje Jerozolimskie 134,  
02-305 Warszawa tel. +48 22 749 14 00; e-mail: utk@  
utk.gov.pl

---

***Streszczenie.** Inwestycje infrastrukturalne w systemie kolejowym muszą spełniać określone wymagania europejskie lub krajowe. Wymagania dla składników interoperacyjności zawarte zostały w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności, natomiast wymagania dla wyrobów krajowych określono w Liście Prezesa UTK. Artykuł opisuje przebieg procesu oceny zgodności wyrobów i inwestycji liniowych. W kolejnych rozdziałach zawarto opis relacji wykonawca – inwestor, wykonawca – jednostka oceniająca, wykonawca – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.<sup>2</sup>*

***Słowa kluczowe:** kolejowe inwestycje liniowe, ocena zgodności wyrobów i inwestycji liniowych, interoperacyjność, TSI, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego*

### I. Informacje ogólne o ocenie zgodności podsystemów interoperacyjność a ocena zgodności

Zgodnie z zapisami Dyrektywy 2016/797 **interoperacyjność** oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów. Niniejsza dyrektywa określa warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby osiągnąć interoperacyjność w obrębie systemu kolei Unii Europejskiej w sposób zgodny z dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei UE, a także aby zdefiniować optymalny poziom harmonizacji technicznej, umożliwić ułatwianie, doskonalenie i rozwój usług transportu kolejowego w Unii i w relacjach z państwami trzecimi oraz przyczynić się do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego. Interoperacyjność wdrażana jest poprzez harmonizację przepisów technicznych i eksploatacyjnych w różnych państwach członkowskich.

Inwestycja liniowa podlega ocenie w podziale na podsystemy: Infrastruktura, Energia, Sterowanie – urządzenia przytorowe (podsystemy instalacji stałych). Cały system kolei, a więc i każdy podsystem, spełniać musi wymagania zasadnicze:

- 1) bezpieczeństwo;
- 2) niezawodność i dostępność;

---

<sup>1</sup> Wkład autorów w publikację: Góra I. 50%, Siudecki J. 50%

<sup>2</sup> Opracowanie uwzględnia stan prawny obowiązujący na dzień 2 listopada 2020 r.

- 3) zdrowie;
- 4) ochrona środowiska naturalnego;
- 5) zgodność techniczna;
- 6) dostępność (dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się).

Aby dokonać oceny zgodności podsystemu, wykonawca modernizacji musi zwrócić się do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej w celu podpisania umowy na przeprowadzenie oceny podsystemu.

Wnioskodawca odpowiada za zebranie dokumentacji technicznej, do której zaliczają się:

- 1) dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w szczególności: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki o stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji WE podsystemu, instrukcje obsługi i utrzymania;
- 2) wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie;
- 3) kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz kopie protokołów z przeprowadzonych przez jednostkę notyfikowaną testów i badań na podstawie specyfikacji europejskich;
- 4) pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, o ile zostały wydane;
- 5) certyfikat weryfikacji WE podsystemu wraz z dołączonymi zapisami obliczeniowymi oraz sprawozdaniami z przeprowadzonych wizyt i audytów;
- 6) inne certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami;
- 7) raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (jeżeli zmiana w rozumieniu Rozporządzenia 402/2013 została oceniona jako znacząca);
- 8) opis części podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, wraz ze świadectwami i deklaracjami zgodności z typem, w przypadku gdy w skład podsystemu wchodzi budowlę i urządzenie.

Warto zwrócić uwagę, że Rozporządzenie 250/2019 (które weszło w życie 31 października 2020 r.) zmienia zakres obowiązywania rozporządzenia w sprawie interoperacyjności, wprowadza nowe wzory certyfikatów, deklaracji weryfikacji WE czy deklaracji dla składnika interoperacyjności oraz nowy wzór pośredniego potwierdzenia – nie będzie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE oraz pośredniej deklaracji weryfikacji.

Zadania notyfikowanej jednostki odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i dotyczą całego okresu budowy, poprzez etap akceptacji, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. Obejmują one również, zgodnie z odpowiednią TSI, weryfikację płaszczyzn współdziałania danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony. Weryfikacja WE obejmuje więc ocenę interfejsów/współdziałania wyrobów, które same już podlegały ocenie zgodności. Powyższe oznacza, że podsystem musi spełniać wymagania zasadnicze w momencie włączenia go do eksploatacji.

Ocena zgodności wyrobów (składników, urządzeń i budowli etc.) odbywa się w momencie wprowadzenia ich do obrotu.

Ponadto ocena zgodności podsystemu musi uwzględniać bezpieczną integrację, którą zapewnia się przy zastosowaniu wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, opisanej w Rozporządzeniu 402/2013.

Procedura oceny podsystemu kończy się wydaniem przez jednostkę notyfikowaną certyfikatu weryfikacji WE podsystemu.

Na podstawie tego certyfikatu producent podsystemu sporządza deklarację weryfikacji WE podsystemu, w której oświadcza na swoją wyłączną odpowiedzialność, że dany podsystem został poddany stosownym procedurom weryfikacji i że spełnia on wymogi odpowiednich przepisów unijnych oraz odpowiednich przepisów krajowych.

#### *a. Procedura krajowa – potwierdzanie za zgodność z typem*

W przypadku deklaracji zgodności z typem, jeżeli zgodności nie potwierdza producent bądź jego upoważniony przedstawiciel, do deklaracji musi być załączony certyfikat zgodności typu. Ponadto rodzaj urządzenia, którego dotyczy dana deklaracja, musi być zgodny z Rozporządzeniem 720. Deklaracja może dotyczyć serii urządzeń lub budowli.

Wystawiający może wskazać wiele świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, jeżeli rodzaj wyrobu powstał w wyniku integracji rodzajów wyrobów, które na podstawie poprzednio obowiązujących przepisów same stanowiły przedmiot świadectwa. Dobrą praktyką jest również wskazanie w deklaracji zgodności z konkretnymi specyfikacjami. Pamiętać też należy o podstawowych zasadach potwierdzania za zgodność z typem.

Potwierdzać za zgodność z typem jako producent może jedynie ten, kto jest wskazany jako producent w świadectwie lub jego upoważniony przedstawiciel (a nie podmiot, który uzyskał świadectwo). Producent lub upoważniony przedstawiciel potwierdza za zgodność z typem w oparciu o wybrane moduły z Rozporządzenia 768/2008.

Potwierdzenie za zgodność z typem przez podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę, użytkownika bocznic albo przewoźnika kolejowego polega na wystawieniu deklaracji zgodności z typem wyłącznie po uzyskaniu certyfikatu zgodności z typem od jednostki oceniającej zgodność, o której mowa w art. 22g ustawy o transporcie kolejowym.

Warto podkreślić, iż obowiązek wystawienia deklaracji zgodności z typem dotyczy wyrobów wprowadzonych do obrotu po 31 maja 2014 r. Co więcej, deklaracja zgodności z typem po 31 maja 2014 r. może być wydana jedynie na typ budowli/urządzenia zgodny z typem określonym w rozdziale 3 Rozporządzenia 720.

Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydane przed 31 maja 2014 r. pozostają w mocy. Jednak w przypadku, gdy przedmiot świadectwa nie pokrywa się z wykazem typów określonym w rozdziale 3 Rozporządzenia 720, świadectwo takie może stanowić podstawę do sporządzenia deklaracji zgodności z typem tyl-

ko dla tych typów wyrobów (z rozdziału 3 Rozporządzenia 720), których zgodność została zweryfikowana w zakresie badań technicznych realizowanych przez jednostkę upoważnioną (w ramach postępowania o wydanie świadectwa). Prezes UTK opublikował stanowisko, które szczegółowo omawia poruszoną kwestię<sup>3</sup>.

### *b. Zastosowanie wyrobów staroużytecznych*

Staroużyteczne wyroby kolejowe, które są zdadne do ponownego użytku, można stosować w podsystemie pod warunkiem, że będzie on zgodny z wymaganiami zasadniczymi. Wykorzystanie wyrobu staroużytecznego powinno być każdorazowo poprzedzone oceną ryzyka w ramach podsystemu. Podmiot przeprowadzający tę ocenę i decydujący o wykorzystaniu wyrobów staroużytecznych ponosi odpowiedzialność za stwierdzenie ich przydatności do stosowania. Odpowiedzialność za spełnienie wymagań zasadniczych przez podsystem z zastosowanymi wyrobami staroużytecznymi ponosi podmiot wystawiający deklarację weryfikacji WE podsystemu. Dla staroużytecznych wyrobów, co do zasady nie jest wymagane wystawienie deklaracji zgodności z typem ani deklaracji zgodności lub przydatności do stosowania. Fakt zastosowania wyrobów staroużytecznych powinien być odnotowany w dokumentacji z przebiegu weryfikacji podsystemu.

Ze względu na dodatkowe zagrożenia, które wiążą się ze stosowaniem wyrobów staroużytecznych ważne szczególnie w tym zakresie jest staranne zarządzanie ryzykiem. Przy czym zarządzać ryzykiem zagrożeń poprzez stosowanie/wdrażanie środków kontroli ryzyka (utrzymywanie ryzyka na poziomie dopuszczalnym) należy niezależnie od tego, czy zmiana jest znacząca w rozumieniu Rozporządzenia 402/2013, czy nie. Zagrożenia związane ze stosowaniem wyrobów staroużytecznych powinny być wskazane w rejestrach zagrożeń (RZ), w tym w RZ zarządcy infrastruktury wraz ze środkami kontroli ryzyka (np. przeprowadzenie oględzin i/lub badań nieniszczących). Rejestry zagrożeń, w tym RZ zarządcy infrastruktury, powinien wskazywać, czy środki te stosować powinien zarządca infrastruktury, czy wykonawca.

Wykonawca powinien uzyskać od zamawiającego (zarządcy infrastruktury) informacje o środkach kontroli ryzyka, które powinien wdrażać w związku z zastosowaniem wyrobów staroużytecznych celem zachowania bezpiecznej integracji zmiany wprowadzanej do systemu kolejowego z istniejącym systemem kolejowym.

Jeżeli wykorzystanie wyrobów staroużytecznych jest decyzją wykonawcy, to powinien on zidentyfikować zagrożenia i zarządzać nimi (bezpieczna integracja w ramach zmiany wprowadzanej do systemu kolejowego i samej zmiany z systemem kolejowym) oraz przekazać informację o tym zarządcy infrastruktury w celu uzupełnienia jego RZ, niezależnie od RZ prowadzonego przez wykonawcę<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> <https://www.utk.gov.pl/download/1/35923/26042017DZT1StanowiskoPrezesaUTK.pdf>

<sup>4</sup> <https://utk.gov.pl/download/1/50735/Stanowiskowswyrobowstarouzytecznych.pdf>

### *c. Certyfikat WE weryfikacji podsystemu (Rozporządzenie 250/2019)*

Rozporządzenie 250/2019 wprowadziło również nowy wzór certyfikatu weryfikacji WE podsystemu. W przypadku sporządzania nowego certyfikatu przez jednostkę notyfikowaną przedmiotem oceny dla podsystemu będzie jego szczegółowy opis, tj. nazwa zadania inwestycyjnego, a także wskazanie linii z dokładnym kilometrażem.

Część dotycząca zastosowania warunków lub ograniczeń stosowania musi jasno i szczegółowo opisywać, z czego one wynikają.

Ponadto warunki i ograniczenia stosowania:

- 1) nie mogą zastępować oceny zgodności (określać warunki i ograniczenia można jedynie, gdy ocena jest zakończona);
- 2) muszą wynikać z oceny zgodności;
- 3) są niezbędne dla zapewnienia zgodności z wymaganiami zasadniczymi;
- 4) muszą być sformułowane poprzez wskazanie jak należy lub jak nie należy eksploatować podsystemu;
- 5) powinny być proponowane przez producenta, a jednostka oceniająca zgodność powinna jedynie weryfikować ich adekwatność.

Podkreślenia wymaga to, że wyłączenia z oceny są niedopuszczalne.

### *d. Wytyczne Prezesa UTK z 15 marca 2019 r. dla jednostek notyfikowanych*

Jednostka notyfikowana sporządzając dokumentację weryfikacji WE powinna zadbać o to, aby była ona na tyle szczegółowa, żeby móc bez wątpliwości ustalić, które dowody świadczą o spełnieniu jakich wymagań. Dokumentacja ta powinna również odzwierciedlać wymagania określone dla danego modułu zgodnie z decyzją 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 (oraz przepisami krajowymi np. § 7 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności). Ponadto dowody wskazywane przez jednostkę notyfikowaną powinny być adekwatne dla potwierdzenia spełnienia wymagań określonych w TSI (za przykład może posłużyć tutaj pochopne powoływanie się na instrukcje wewnętrzne zarządcy infrastruktury, jako dowód spełnienia wymagań, gdyż nie oznacza to jeszcze, że instrukcja została faktycznie zastosowana w danej inwestycji w sposób prawidłowy). Co więcej, jednostka notyfikowana powinna również:

- sporządzić szczegółowy raport z oględzin w terenie, wskazujący, jakie sprawdzenia zostały dokonane i z jakim wynikiem i obrazujący oraz jakie weryfikacje zostały wykonane na poszczególnych etapach oceny;
- dokonywać weryfikacji w zleconym zakresie i w jasny sposób wskazywać w dokumentacji punkty niepodlegające ocenie;
- stosować te moduły oceny zgodności w zakresie oceny wymagań krajowych danego podsystemu, które dla tego podsystemu wynikają z TSI;

- komunikować się z wykonawcą pisemnie (robocze ustalenia powinny być protokołowane, zwłaszcza kwestie dotyczące zakresu weryfikacji).

Warto w tym miejscu podkreślić, że dokumentacja dotycząca utrzymania podsystemu powinna odnosić się do warunków określonych w poszczególnych TSI (rozdział 4.5 poszczególnych TSI).

Z kolei dokumentacja z przebiegu weryfikacji WE powinna opisywać nie tylko wynik oceny, ale i jej przebieg (uzasadnienie dlaczego wynik jest pozytywny lub negatywny).

Ponadto jednostka notyfikowana w momencie sporządzania certyfikatu weryfikacji WE powinna mieć na względzie treść § 10 rozporządzenia ws. interoperacyjności, a także unikać zawierania w nim zbędnych informacji. Ograniczenia i warunki użytkowania wskazane w certyfikacie muszą wynikać z przebiegu oceny i dotyczyć warunków eksploatacyjnych, których określenie jest niezbędne do spełnienia zasadniczych wymagań (RFU-001), a ocena składników interoperacyjności nieobjętych deklaracją WE zgodności musi być opisana w dokumentacji z przebiegu weryfikacji WE.

Jednocześnie należy wskazać, że struktura dokumentacji weryfikacji WE powinna być zgodna z rekomendacją Prezesa UTK, która będzie zawarta w przewodniku dla wnioskodawców o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

## II. Etap przed rozpoczęciem prac, ze szczególnym uwzględnieniem relacji wykonawca – inwestor

Ogólny opis przedmiotu zamówienia zostanie omówiony na podstawie następującej inwestycji: Realizacja zadania pn. Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na odcinku Ostrowy – Toruń Główny – etap IV w ramach zadania inwestycyjnego „Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny” prowadzona będzie w systemie „projekt i budowa”. Roboty budowlane wykonywane będą na wybranych odcinkach dwutorowej linii kolejowej nr 18, od km 11,300 do km 109,052 wraz z urządzeniami sterowania i zasilania trakcyjnego.

Zostaną wskazane tutaj dobre i niepożądane praktyki zastosowane przez Zamawiającego.

### *a. Dobre praktyki*

Zgodnie z zapisami opisu przedmiotu zamówienia „budowle i urządzenia mające wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, muszą posiadać świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, wraz z odpowiednimi certyfikatami i deklaracjami zgodności z typem. Zamawiający wymaga, aby zastosowane urządzenia i budowle były dopuszczone do eksploatacji bez jakichkolwiek ograniczeń czasowych i terytorialnych.

Wykonawca ma obowiązek stosowania takich materiałów - elementów podsystemów, zaliczanych do składników interoperacyjności, które posiadają stosowne certyfikaty WE zgodności lub przydatności do stosowania, wydane przez jednostkę notyfikowaną i dla których wydana została deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania. W przypadku konieczności zastosowania składnika interoperacyjności, który nie posiada certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania wydanego przez jednostkę notyfikowaną i/lub dla którego nie została wydana deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania, Wykonawca jest zobowiązany zlecić jednostce notyfikowanej ocenę zgodności lub przydatności do stosowania dla tego składnika interoperacyjności. Na podstawie uzyskanego certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania dla tego składnika interoperacyjności Wykonawca jest zobowiązany do wystawienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania.

Wykonawca jest zobowiązany zlecić notyfikowanej jednostce certyfikującej ocenę zgodności podsystemu „Infrastruktura” oraz „Sterowanie – urządzenia przytorowe” w części objętej zakresem zamówienia, na każdym etapie (projektu, budowy i końcowych prób podsystemu) zgodnie z zapisami ustawy o transporcie kolejowym. W wyniku przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną oceny zgodności i uzyskanych odpowiednich certyfikatów weryfikacji WE podsystemu, Wykonawca ma obowiązek wystawienia odpowiednich deklaracji weryfikacji WE podsystemu wystawionych na czas nieokreślony.

Wykonawca jest zobowiązany podjąć współpracę z jednostką notyfikowaną na samym początku procesu projektowania oraz poinformować Prezesa UTK o podpisaniu umowy z jednostką notyfikowaną, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Dokładny zakres weryfikacji, wynikający z zakresu robót w podsystemie, zostanie ustalony między Wykonawcą a jednostką notyfikowaną zaraz po podjęciu współpracy między ww. i będzie podlegał akceptacji Zamawiającego.

Wykonawca jest zobowiązany niezwłocznie powiadomić Zamawiającego o każdym przypadku zidentyfikowania przez jednostkę notyfikowaną braków lub niezgodności w ramach prowadzonego procesu weryfikacji WE, oraz o wszelkich ograniczeniach i wyłączeniach w procesie certyfikacji podsystemów.

Wykonawca dostarczy Zamawiającemu dla ww. podsystemów odpowiednie deklaracje weryfikacji WE wystawione na czas nieokreślony oraz całość dokumentacji przebiegu oceny zgodności wraz z odpowiednimi certyfikatami weryfikacji WE wydanymi przez jednostkę notyfikowaną.

Zamawiający wymaga, aby dostarczone przez Wykonawcę dokumenty potwierdzające proces weryfikacji zgodności składników interoperacyjności oraz podsystemu z wymaganiami zasadniczymi zostały sporządzone co najmniej w języku polskim. W przypadku dokumentów sporządzonych w kilku językach dokumentem nadrzędnym jest dokument sporządzony w języku polskim.

Dostarczone przez Wykonawcę dokumenty muszą umożliwić uzyskanie zgody na oddanie podsystemu do eksploatacji na czas nieokreślony, wydanej przez właściwy organ administracji państwowej.

W przypadku otrzymania przez Zamawiającego decyzji Prezesa UTK o konieczności uzyskania zezwolenia/zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, Wykonawca jest zobowiązany uzyskać takie zezwolenie(-a) na czas nieokreślony w imieniu Zamawiającego.

Przed dokonaniem odbioru końcowego robót Wykonawca opracuje plan utrzymania oraz uzgodni go z Zamawiającym (w tym reprezentowanym przez właściwy IZ).

Dokument ma dotyczyć urządzeń:

- 1) systemu srk;
- 2) telekomunikacji kolejowej.

Plan utrzymania dla ww. urządzeń będzie obejmować obowiązki Wykonawcy świadczone przez cały okres gwarancji jakości robót i realizujące czynności w zakresie wymaganym przez prawo, wytyczne, instrukcje, zalecenia, karty gwarancyjne i dokumenty producenta lub dostawcy.

Dodatkowo, dla urządzeń wskazanych w ww. pkt plan utrzymania powinien być zgodny w szczególności z wymaganiami Zasad Utrzymania wskazanymi w Rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (z późniejszymi zmianami) zwaną dalej „TSI Sterowanie” oraz zawierać parametry jakościowe dla zabudowanych urządzeń. Wykonawca powinien założyć, co najmniej: średni czas między usterkami MTBF (Mean Time Between Failure)  $\geq 13\ 500$  h.

Wymaganie wskazane w ust. 3, tj. dotyczy wyłącznie urządzeń, których oddanie do eksploatacji u Zamawiającego następuje w oparciu o:

- 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wydawanego przez Prezesa UTK na podstawie art. 22f. Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (z późniejszymi zmianami) lub
- 2) 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 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (z późniejszymi zmianami);
- 3) dopuszczenia wydane przez Zamawiającego w trybie procedury SMS PW-017 „Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.

#### *b. Warunki umowne – praktyki niepożądane*

O ile w przedmiocie zamówienia zapisy dotyczące wymagań związanych z certyfikacją podsystemu strukturalnego zostały sporządzone w sposób zrozumiały, o tyle te zawarte w warunkach umownych są miejscami nieprecyzyjne. Za przykład mogą posłużyć choćby następujące zapisy:



„[...]Wszystkie dokumenty sporządzone przez Wykonawcę celem przedłożenia ich we właściwych organach administracji architektoniczno-budowlanej lub nadzoru budowlanego, zgodnie z uwarunkowaniami wynikającymi z ustawy Prawo budowlane wraz z aktami wykonawczymi, Wykonawca będzie zobowiązany przedkładać Zamawiającemu”.

„Próby dotyczące wyrobów budowlanych. Wyroby budowlane niezbędne do realizacji przedmiotowej Umowy (urządzenia, materiały) i wykonane elementy robót będą poddawane próbom i badaniom zgodnie z wymaganiami”.

„Wykonawca uzyska wszelkie zezwolenia, zatwierdzenia i inne dokumenty wymagane do wykonania robót budowlanych, dostarczenia lub usunięcia wyrobów budowlanych (urządzeń, materiałów) dla potrzeb realizacji przedmiotu Umowy. Wykonawca opracuje wymagane w tym celu wnioski i inne dokumenty oraz w razie potrzeby uzyska wymagane pełnomocnictwa”.

„Wszystkie zastosowane przez Wykonawcę wyroby budowlane (materiały, urządzenia) muszą odpowiadać co do jakości wymaganiom Zamawiającego oraz wymogom dla wyrobów dopuszczonych do obrotu i stosowania oraz podlegać akceptacji Zamawiającego.”

Zabudowane budowle i urządzenia (wyroby budowlane), dla których taki wymóg został postawiony zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym muszą posiadać odpowiednio świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (do 2003 r. Główny Inspektorat Kolejnictwa).

Podkreślenia wymaga, iż Prezes UTK nie jest organem administracji państwowej działającym na podstawie ustawy Prawo budowlane, w związku z czym zapisy umowne, w których Zamawiający posługuje się pojęciem wyrobów budowlanych w kontekście znaczenia jako wyroby kolejowe, należy uznać za niefortunne. Warto bowiem wspomnieć, iż oba rodzaje tych wyrobów nie są wyrobami w pełni tożsamymi i pojęć tych nie powinno się używać wymiennie.

Niezmiernie istotnym jest fakt, iż odpowiedzialność za zgodność podsystemu z zasadniczymi wymaganiami ponosi wystawca deklaracji weryfikacji WE podsystemu – w przypadku inwestycji zleczanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest to ich wykonawca. Wykonawca (producent podsystemu) jest również odpowiedzialny za całość procedury oceny zgodności.

Jak już wspomniano powyżej, posługując się przykładami z zapisu Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU), Zamawiający bardzo precyzyjnie określił w nim obowiązki wykonawcy wynikające z ustawy o transporcie kolejowym, inaczej niż w Warunkach Umowy (WU).

Warto również podkreślić, iż 31 października 2020 r. weszły w życie bezpośrednio stosowane przepisy prawa Unii Europejskiej, które modyfikują/uzupełniają obowiązki wynikające z PFU oraz WU.

Ponadto po 30 października 2020 r. deklarację weryfikacji WE podsystemu należy wystawić zgodnie z Rozporządzeniem 250/2019.

### III. Etap realizacji, ze szczególnym uwzględnieniem relacji wykonawca – jednostka notyfikowana

Ustawa o transporcie kolejowym nakłada obowiązek poinformowaniu Prezesa UTK o podpisaniu umowy na weryfikację WE podsystemu<sup>5</sup>. Obecnie obowiązki producenta podsystemu związane z oceną zgodności podsystemów polegają na:

1. Poinformowaniu Prezesa UTK o zakresie prac w razie odnowienia (art. 25k ust. 3 ustawy); w tym celu można skorzystać z aplikacji „Kolejowe e-Bezpieczeństwo”<sup>6</sup>.
2. Zwróceniu się o wydanie decyzji o konieczności uzyskania nowego zezwolenia w razie modernizacji podsystemu (art. 25k ust. 2 w zw. z ust. 4 ustawy), w której Prezes UTK określa „stopień zastosowania TSI”.

Należy wskazać, iż Dyrektywa 2008/57 nie różnicuje obowiązków w zależności od tego, czy inwestycja jest odnowieniem czy modernizacją. W związku z tym przeprowadzenie weryfikacji WE jest obowiązkowe niezależnie od tego, czy inwestycja jest odnowieniem, czy modernizacją. Przeprowadzenie weryfikacji WE jest też obowiązkowe niezależnie od tego, czy Prezes UTK stwierdził konieczność uzyskania zezwolenia, czy nie.

#### *a. Ustalenie, czy konieczne jest zezwolenie – zmiany projektowane w tzw. „dużym wdrożeniu”*

Stosownie do nowego brzmienia art. 25k ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym w przypadkach odnowienia lub modernizacji podsystemów, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, podmiot zamawiający, producent lub ich upoważniony przedstawiciel przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt wraz z oceną znaczenia wprowadzanej zmiany i dokumentacją z procesu zarządzania ryzykiem realizowanego zgodnie z Rozporządzeniem 2018/762.

Następnie w ciągu miesiąca od wpływu wspomnianej dokumentacji Prezes UTK może zażądać odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając termin nie dłuższy niż miesiąc do ich przedłożenia. Jeżeli Prezes UTK nie zażądał informacji uzupełniających w terminie miesiąca od wpływu dokumentacji, dokumentację tę uznaje się za kompletną.

Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące od dnia stwierdzenia kompletności dokumentacji lub od dnia upływu terminu na przedłożenie odpowiednich informacji uzupełniających, może z urzędu nakazać, w drodze decyzji, uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji, jeżeli:

- 1) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu;

<sup>5</sup> Na stronie UTK zamieszczono odpowiedni formularz: <https://utk.gov.pl/pl/wolnytekst/13214,Wszczeta-procedura-weryfikacji-WE-podsystemu.html>

<sup>6</sup> Informacje na temat aplikacji na stronie UTK: <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16245,Nowe-funkcjonalnosci-w-Kolejowym-e-Bezpieczenstwie.html>

- 2) wymagają tego odpowiednie TSI;
- 3) wymagają tego krajowe plany wdrażania odnośnej TSI; lub
- 4) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia.

Zgodnie z przepisami przejściowymi „dużego wdrożenia” określonymi w art. 3 ust. 12 projektowanej zmiany ustawy do postępowań w sprawie ustalenia, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji, prowadzonych na podstawie art. 25k ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

#### *b. Zmiany w ramach wdrożenia IV pakietu kolejowego – tzw. „małe wdrożenie”*

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami jednostka notyfikowana sprawdziła zgodność zarówno z TSI, jak i z krajowymi przepisami technicznymi (Listą Prezesa UTK).

Natomiast po wejściu w życie „małego wdrożenia” podmiotem odpowiedzialnym za sprawdzenie na zgodność z TSI są nadal jednostki notyfikowane, z kolei podmiotem odpowiedzialnym za sprawdzenie na zgodność z krajowymi przepisami technicznymi jednostki wyznaczone.

Warto w tym miejscu podkreślić, iż „małe wdrożenie” nie przewiduje żadnych zmian w przypadku jednostek organizacyjnych uprawnionych do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu.

Co więcej, te jednostki notyfikowane, które po 30 października 2020 r. nie uzyskały notyfikacji na zgodność z Dyrektywą 2016/797 nie mogą prowadzić ocen zgodności. W takim przypadku nie mogą one wykonywać ocen ani na zgodność z TSI, ani na zgodność z krajowymi przepisami technicznymi.

Zgodnie z przepisami przejściowymi „małego wdrożenia” określonymi w art. 2, do dnia wyznaczenia przez Prezesa UTK podmiotu do wykonywania zadań jednostki wyznaczonej do przeprowadzania oceny zgodności podsystemów na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i wystawiania certyfikatu weryfikacji podsystemu są uprawnione podmioty, o których mowa w art. 23b ust. 1a ustawy zmienianej w art. 1 i jednostki notyfikowane na podstawie art. 25i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Ponadto, stosownie do art. 3 projektowanej ustawy, do oceny zgodności podsystemów na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, rozpoczętej

i niezakończony przed dniem wejścia w życie przedmiotowej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Dla projektów dotyczących podsystemów instalacji stałych będących w toku w dniu wejścia ustawy w życie, przepisy przejściowe oznaczają, że ocena krajowych przepisów technicznych może być ukończona przez jednostkę notyfikowaną. W takim przypadku jednostka po 30 października 2020 r. powinna wydać certyfikat zgodny z Rozporządzeniem 250/2019 obejmujący zarówno kwestie przepisów krajowych jak i TSI (§ 6 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności o pośrednim certyfikacie dla „części krajowej” podsystemu nie będzie miał już zastosowania).

Dla projektów dotyczących podsystemów instalacji stałych, rozpoczynanych po dniu wejścia ustawy w życie, przepisy przejściowe oznaczają, że ocenę krajowych przepisów technicznych mogą wykonywać jednostki notyfikowane przez Prezesa UTK lub jednostki wyznaczone.

### *c. Niezależność jednostki notyfikowanej*

Niezależność jednostki notyfikowanej oznacza:

- 1) poszanowanie uprawnień jednostki notyfikowanej w procesie oceny;
- 2) niewpływanie na ocenę (na wynik oceny);
- 3) brak doradztwa ze strony jednostki notyfikowanej co do tego jak spełnić wymagania, (rolą jednostki jest zero-jedynkowe stwierdzenie, czy wymagania są spełnione).

Niezależność jednostki notyfikowanej nie powinna prowadzić po stronie wykonawcy do braku zainteresowania dokumentacją przez nią wytwarzaną i nadzoru nad jakością pracy jednostki.

Praca jednostki pozwala wystawić deklarację WE weryfikacji podsystemu i wziąć odpowiedzialność za zgodność podsystemu z wymaganiami zasadniczymi.

Uprawnienia jednostki zostały określone w treści § 7 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności. Na jego podstawie Wnioskodawca musi zapewnić jednostce notyfikowanej dostęp do:

- 1) placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń produkcyjnych lub testujących oraz do wszelkich innych pomieszczeń, jakie jednostka notyfikowana uzna za konieczne do wykonania swych zadań;
- 2) dokumentów koniecznych do przeprowadzenia monitorowania, w szczególności harmonogramów budowy lub modernizacji podsystemu oraz do dokumentacji technicznej dotyczącej danego podsystemu.

Ponadto jednostka notyfikowana może:

- 1) zażądać swej obecności na poszczególnych etapach budowy podsystemu;
- 2) złożyć niezapowiedzianą wizytę na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym, podczas której może przeprowadzić pełny albo częściowy audyt, oraz dostarczyć podmiotom odpowiedzialnym za wdrożenie podsystemu lub składnika interoperacyjności sprawozdanie z wizyty oraz – w przypadku przeprowadzenia audytu – sprawozdanie z audytu;

- 3) monitorować podsystem, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić – jeżeli wymaga tego właściwa TSI – jego przydatność do stosowania w systemie kolei.

Jednostka notyfikowana w ramach oceny podsystemu powinna ocenić następujące etapy inwestycji:

- 1) projektowania;
- 2) budowy;
- 3) prób końcowych.

Przejsie do kolejnego etapu realizacji uwarunkowane jest kompletnością oceny poprzedniego etapu.

Kompletność oceny etapu projektowania i budowy może być wykazana pośrednim potwierdzeniem weryfikacji WE podsystemu (do 30 października 2020 r. pośrednim certyfikatem).

Kompletność oceny etapu projektowania i budowy może być też wykazana innymi, właściwymi dowodami z przebiegu weryfikacji WE, np. raportami jednostki notyfikowanej.

Pośrednie potwierdzenie powinno być wydawane tylko jeżeli wszystkie sprawdzenia na danym etapie zostały dokonane – błędem jest wystawienie pośredniego potwierdzenia dla projektu budowlanego.

#### IV. Etap uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem relacji wykonawca – UTK

Prezes UTK ocenia dokumentację z przebiegu weryfikacji WE pod kątem:

- 1) trafności – czy dokumentacja w jasny sposób obrazuje powiązanie wyników z przebiegiem oceny, zebranymi dowodami;
- 2) kompletności – czy dokumentacja wykazuje dokonanie oceny w całym wymaganym zakresie (w zakresie projektu);
- 3) spójności – brak sprzeczności między dokumentami.

Najczęstsze błędy znajdujące się w dokumentacji z przebiegu weryfikacji WE:

- 1) różny kilometr w inwestycji w poszczególnych dokumentach;
- 2) niejasny związek między dowodami a wnioskami z oceny w dokumentach z przebiegu weryfikacji WE;
- 3) brak planu utrzymania bądź brak jego zgodności z TSI;
- 4) niepotrzebne lub niewłaściwe zapisy w certyfikatach WE weryfikacji;
- 5) brak dokumentacji z audytów, wizji lokalnych, udziału jednostki notyfikowanej w próbach końcowych podsystemu;
- 6) brak dokumentacji projektowej i wykonawczej, która stanowiła podstawę oceny przez jednostki;
- 7) brak deklaracji zgodności z typem dla wyrobów wymienionych w wykazie urządzeń i budowli;
- 8) brak deklaracji wynikającej art. 16 Rozporządzenia 402/2013;

- 9) wskazywanie wielu podmiotów jako producenta podsystemu w certyfikatach i deklaracjach.

*a. Ocena znaczenia zmiany wykonana przez Wykonawcę*

Zarządca infrastruktury zamawiający prace powinien przekazać Wykonawcy rejestr zagrożeń, szczególnie obejmujący te zagrożenia, którymi zarządca powinien Wykonawca. Obowiązek ten jest niezależny od oceny znaczenia zmiany.

Ponadto Wykonawca powinien prowadzić własny rejestr zagrożeń, na podstawie rejestru przekazanego przez zarządcę infrastruktury.

Rejestr zagrożeń Wykonawca powinien przekazać zarządcy infrastruktury w celu aktualizacji jego rejestru infrastruktury. Jest to istotne w szczególności odnośnie zagrożeń, którymi powinien zarządzać zarządca infrastruktury (przede wszystkim zagrożenia dotyczące eksploatacji, które wynikają z konstrukcji podsystemu).

*b. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu co do niezmienionej części podsystemu*

Rozporządzenie 250/2019 zawiera również wzory deklaracji weryfikacji WE podsystemu, a także wzór deklaracji weryfikacji WE dla podsystemu początkowo dopuszczonego do eksploatacji bez deklaracji weryfikacji WE (zawiera następujący zapis: „część niezmieniona podsystemu, do którego odnosi się deklaracja została oddana do eksploatacji w systemie kolei i była utrzymywana w projektowanym stanie eksploatacyjnym od dnia oddania do eksploatacji do dnia sporządzenia deklaracji weryfikacji WE”).

Zarządzanie oceną niezmienionej części podsystemu powinno być odpowiedzialnością zarządcy infrastruktury, jako podmiotu zobowiązanego do utrzymania infrastruktury w stanie zapewniającym spełnienie wymagań zasadniczych.

Deklarację składać będzie jednak Wykonawca, który powinien zadbać o to, aby móc to zrobić z pełną odpowiedzialnością. Ponadto deklaracja weryfikacji WE obejmuje cały cykl życia podsystemu, a odpowiedzialność wystawcy deklaracji pozostaje aktualna, o ile podsystem utrzymywany jest we właściwy sposób, tj. utrzymanie zapewnia, że podsystem spełnia wymagania zasadnicze. Dlatego też odpowiedni plan utrzymania jest niezwykle istotny.

Prezes UTK oczekuje, że w tym zakresie:

- 1) ocena będzie oparta na dowodach;
- 2) zostanie właściwie udokumentowana;
- 3) pożądane jest również zaangażowanie niezależnej jednostki oceniającej zgodność.

*c. „Duże wdrożenie” – zmiany w art. 25e ustawy o transporcie kolejowym*

Obecne brzmienie art. 25e ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym to: „Do wniosku, o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego załącza się:

- 1) deklarację weryfikacji WE podsystemu;
- 2) certyfikat weryfikacji WE podsystemu;
- 3) dokumentację przebiegu weryfikacji WE podsystemu;
- 4) kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzących w skład podsystemu”.

Ustawa zmieniająca przewiduje dokonanie następujących zmian w treści art. 25 e ust. 3 pkt 2 i 3:

- „2) dokumenty potwierdzające zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i krajowy rejestr infrastruktury (RINF);
- 3) dokumenty potwierdzające bezpieczną integrację tych podsystemów, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, krajowy rejestr infrastruktury (RINF), a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM).”

W tym miejscu należy wskazać, że:

- dokumentacja dotycząca urządzeń i budowli powinna być załączona do dokumentacji technicznej załączanej do deklaracji WE weryfikacji zgodnie z § 5 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności;
- dokumentacja, o której mowa w pkt 2 i 3 powyżej, to dokumentacja załączana do deklaracji WE weryfikacji podsystemu.

Ponadto ustawa zmieniająca przewiduje dodanie:

- ust. 4b, zgodnie z którym Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku (dotychczas obowiązywały terminy określone w Kodeksie postępowania administracyjnego);
- ust. 10, zgodnie z którym Prezes UTK wydaje niewiążące opinie w celu określenia sposobów wykazania spełnienia wymagań zawartych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, co można określić „akceptowalnym sposobem spełnienia wymagań krajowych”.

Zmieniony zostanie również ust. 1b, z którego usunięty zostanie zapis dotyczący eksploatacji podsystemu na zasadach określonych w SMS przez 9 miesięcy. A także dodany zostanie „ust. 2a. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, wydaje się według stanu prawnego obowiązującego w dniu złożenia wniosku o wydanie

tego zezwolenia.”, co oznacza, że zmiany TSI nie wpływają na tok postępowania administracyjnego.

Ustawa zmieniająca w art. 3 ust. 13 zawiera również przepisy przejściowe, stosownie do których: „Do postępowań w sprawie wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „infrastruktura”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” lub „energia”, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.”

Podkreślenia wymaga również to, iż bezpośrednio stosowane będą przepisy prawa Unii Europejskiej (tj. Rozporządzenie 250/2019) obowiązujące po 30 października 2020 r., pomimo krajowych przepisów przejściowych.

Co więcej, stosownie do art. 11 ustawy zmieniającej zarządcy infrastruktury mogą eksploatować podsystemy strukturalne Infrastruktura, Sterowanie – urządzenia przytorowe lub Energia bez zezwolenia, o którym mowa w art. 25e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jeżeli:

- 1) podsystemy te nie podlegały modernizacji lub odnowieniu przed wejściem w życie niniejszej ustawy;
- 2) podlegały odnowieniu przed wejściem w życie niniejszej ustawy, ale objęte zostały deklaracją weryfikacji WE podsystemu lub pośrednią deklaracją weryfikacji WE podsystemu wystawioną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy (dotyczy tylko pośrednich deklaracji kończących ocenę);
- 3) podlegały modernizacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, ale Prezes UTK wydał decyzję o braku obowiązku uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po modernizacji.

## V. Przewodnik dla wnioskodawców

Zgodnie z Dyrektywą 2016/797 przygotowany zostanie również przewodnik dla wnioskodawców, w którym zawarte zostaną opisy i wyjaśnienia wymogów dotyczących zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu, a także wykaz wymaganych dokumentów.

UTK opublikuje projekt przewodnika do konsultacji w drugiej połowie listopada. Projekt zostanie poddany konsultacjom z podmiotami realizującymi swoje działania na rynku kolejowym.

Przewodnik będzie obejmował:

- 1) wymogi warunkujące uzyskanie zezwolenia;
- 2) wymagane dokumenty;
- 3) wzór wniosku;
- 4) wzór zezwolenia;
- 5) wymagania formalne wniosku;
- 6) rekomendowaną strukturę dokumentacji z przebiegu weryfikacji WE;
- 7) dobre praktyki, stanowiska Prezesa UTK dotyczące oceny zgodności;
- 8) listy kontrolne stosowane przez UTK do oceny wniosków.



Opublikowany po przeprowadzeniu konsultacji przewodnik będzie kompendium wiedzy na temat nowych reguł obowiązujących po wejściu w życie IV pakietu kolejowego dla wszystkich podmiotów związanych z inwestycjami kolejowymi.

## Bibliografia

### *Unijne akty prawne*

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, Dz. U. UE L 138, 26.5.2016, s. 44–101.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, Dz. U. UE L 191, 18.7.2008, s. 1–45.
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/250 z dnia 12 lutego 2019 r. w sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników interoperacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011, Dz. U. UE L 42, 13.2.2019, s. 9–24.
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010, Dz. U. UE L 129, 25.5.2018, s. 26–48.
- Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej, Dz. U. UE L 158, 15.6.2016, s. 1–79.
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009, Dz. U. UE L 121, 3.5.2013, s. 8–25.
- Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG, Dz. U. UE L 218, 13.8.2008, s. 82–128.
- Decyzja Komisji nr 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 (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 7582), Dz. U. UE L 319, 4.12.2010, s. 1–52.

### *Krajowe akty prawne*

Ustawa o transporcie kolejowym, Dz. U. z 2020 r., poz. 1043.

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 z późn. zm.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei, Dz. U. z 2017 r., poz. 934.

### *Literatura*

- [1] Garlikowska M., Współpraca w zakresie oceny zgodności wyrobów kolejowych na płaszczyźnie europejskiej, „Problemy Kolejnictwa”, Zeszyt 147, 2008.
- [2] Garlikowska M., Rola i znaczenie certyfikacji wyrobów kolejowych na wspólnym rynku europejskim, „Problemy Kolejnictwa”, Zeszyt 152, 2009.
- [3] Garlikowska M., Znaczenie transportu kolejowego w polityce wspólnotowej Unii Europejskiej, „Problemy Kolejnictwa”, Zeszyt 157, 2012.
- [4] Pawlik M., Analyse of the challenges for safe transition from individual interoperable railway systems to the single European interoperable system, „Archives of Civil Engineering”, nr 4, 2016.
- [5] Pawlik M., Interoperacyjność Kolei – Bariera czy szansa dla kolei w Polsce, zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP Oddział w Krakowie, nr 2(116), 2018.
- [6] Pawlik M., Interoperacyjność systemu kolei Unii Europejskiej, Warszawa 2017.
- [7] Pawlik M., Interoperacyjność kolei skonsolidowana i uzupełniona dyrektywą 2008/57, „Technika Transportu Szynowego”, nr 10, 2008.
- [8] Pawlik M., Rojek A., Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, „Technika Transportu Szynowego”, nr 5, 2003.
- [9] Pawlik M., Rzepka W., Procesy oceny zgodności wyrobów w transporcie kolejowym w Polsce i na rynku europejskim, przegląd źródeł wymagań oraz formalnych umocowań Instytutu Kolejnictwa, „Problemy Kolejnictwa” – zeszyt 185, grudzień 2019.
- [10] Raczyński J., Dyrektywy o interoperacyjności kolei, „Technika Transportu Szynowego”, nr 10, 2003.
- [11] Raczyński J., Europejskie Organizacje Kolejowe – UIC, „Technika Transportu Szynowego”, nr 7-8, 2003.

- 
- [12] Raczyński J., Harmonizacja Standardów Technicznych w zakresie budowy i eksploatacji taboru kolejowego w Unii Europejskiej, „Technika Transportu Szynowego”, nr 11, 2005.
- [13] Rzepka W., Opaliński S., Słupczyński A., Prawne zasady badań wyrobów stosowanych w transporcie szynowym, „Problemy Kolejnictwa”, nr 141, 2007.
- [14] Siudecki J., Góra I., Wdrożenie filaru technicznego IV pakietu kolejowego, „internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny”, nr 4(6), 2017.

