

Artur Rojek

# Zagadnienia interoperacyjności kolei w polskim prawie i reguły oceny zgodności

**Członkostwo Polski w Unii Europejskiej oraz poprzedzający je proces integracji spowodował potrzebę dostosowania polskiego prawa do unijnych regulacji prawnych w wielu dziedzinach życia i gospodarki. Jedną z tych dziedzin jest transport kolejowy, którego dotyczą między innymi dwie dyrektywy o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.**

Interoperacyjność według definicji zawartej w dyrektywie oznacza „... zdolność transeuropejskiego systemu kolei do umożliwienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów, które uzyskują wymagane osiągi dla tych linii. Zdolność ta opiera się na wszystkich warunkach technicznych i eksploatacyjnych, które muszą być wypełnione, aby spełnić zasadnicze wymagania”.

## Interoperacyjność systemów kolei w prawie polskim i UE

Zapisy prawne dotyczące interoperacyjności systemu kolei w UE zawarte są w dwóch dyrektywach:

- 1) 96/48/WE Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości [19];
- 2) 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej [18].

Dyrektywy te należą do dyrektyw nowego podejścia legislacyjnego, które jest wykorzystywane w celu tworzenia wspólnego rynku UE poprzez definiowanie wymagań i procedur oceny zgodności. Obecnie obowiązuje około pięćdziesięciu dyrektyw nowego podejścia, a dotyczą one, oprócz transeuropejskiego systemu kolei, również wielu innych dziedzin, takich jak: zabawki, sprzęt AGD, kotły ciśnieniowe i inne.

Obydwie dyrektywy dotyczące interoperacyjności zawierają wymagania zasadnicze dla systemów kolei oraz ogólne zapisy prawne dotyczące: podziału systemów kolei dużych prędkości i konwencjonalnej na podsystemy, możliwości odstępstw od stosowania wymagań szczegółowych, zasad wdrażania interoperacyjności, nadzorowania rynku, praw i obowiązków poszczególnych państw członkowskich.

Szczegółowe wymagania dla podsystemów i wchodzących w ich skład składników interoperacyjności oraz procedury oceny zgodności są zawarte w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI). Specyfikacje te są opracowywane na podstawie delegacji zawartych w dyrektywie 96/48/WE i 2001/16/WE, a wprowadzane do prawa unijnego jako decyzje Komisji Europejskiej. Dotychczas opracowano i wprowadzono sześć TSI dotyczących systemu kolei dużych prędkości [12, 17], natomiast z zakre-

su systemu kolei konwencjonalnej cztery specyfikacje [8, 9, 10], a co najmniej osiem dalszych TSI jest w opracowywaniu [4].

Europejskie przepisy dotyczące wspólnego rynku zostały wprowadzone do prawa polskiego ustawą z 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności [23]. Na podstawie delegacji zawartej w artykule 9 i 10 tej ustawy możliwe było wprowadzenie do polskiego prawa zapisów większości dyrektyw nowego podejścia legislacyjnego. Delegacje te zezwalają na określanie przez właściwych ministrów, w drodze rozporządzeń, wymagań dla wyrobów i procedur oceny zgodności.

Jednak pomimo tego, że obydwie dyrektywy o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei są dyrektywami nowego podejścia, ich implementacja do prawodawstwa polskiego na podstawie wspomnianych zapisów ustawy o systemie oceny zgodności nie była możliwa. Przeszkodę stanowiła definicja „wyróbu” zawarta w tej ustawie, mówiąca, że przez „wyrób” należy rozumieć rzecz ruchomą, bez względu na stopień jej przetworzenia, przeznaczoną do wprowadzenia do obrotu, z wyjątkiem artykułów rolno-spożywczych oraz środków żywienia zwierząt. Zawarte w definicji określenie „rzecz ruchoma” powoduje, że większości podsystemów oraz części składników interoperacyjności nie można traktować jako „wyrób”, gdyż są one budowlami lub urządzeniami na stałe związanymi z gruntem. Natomiast w przepisach Unii Europejskiej „wyroblem” nazywany jest każdy produkt, bez względu na to czy jest on materialny, czy niematerialny (np. oprogramowanie, procedury itp.), jak i bez względu na to czy jest to rzecz ruchoma, czy nieruchomość. Ponadto wprowadzenie do polskiego prawa dyrektyw o interoperacyjności wymagało nałożenia na prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dodatkowych uprawnień i obowiązków. Z tych powodów wprowadzenie dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE do polskiego prawa było możliwe tylko poprzez zapisy ustawowe.

Ustawa o systemie oceny zgodności została potraktowana jako systemowa i posłużyła do opracowania ustawy z 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym [21]. Ustawa ta powołuje się odpowiednio na ustawę o systemie oceny zgodności w zakresie:

- wybranych definicji;
- oceny zgodności podsystemów;
- oceny zgodności składników interoperacyjności;
- akredytacji, autoryzacji i notyfikacji jednostek;
- systemu kontroli wyrobów i postępowaniu z podsystemami i składnikami interoperacyjności niezgodnymi z wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, z tym, że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzaniu do obrotu” lub „wycyfowaniu z obrotu” rozumie się przez to „oddanie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.

Zapisy dotyczące interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei stanowią zasadniczą część ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, która wprowadza do ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym [22] rozdział 4a *Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej*. W ustawie zmieniającej, oprócz wielu pojęć związanych z interoperacyjnością kolei, zawarto przepisy przeniesione z dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE, które odnoszą się do Polski. Zapisy te dotyczą:

- podziałów transeuropejskich systemów na podsystemy,
- oceny zgodności składników interoperacyjności i podsystemów z zasadniczymi wymaganiami,
- oddawaniu podsystemów strukturalnych do eksploatacji,
- odstępstw od stosowania TSI,
- rejestrów infrastruktury i taboru,
- uprawnień i obowiązków prezesa UTK,
- autoryzacji i nadzoru nad jednostkami notyfikowanymi.

Jak wspomniano wcześniej, dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE uzupełniają decyzje Komisji Europejskiej zawierające Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności, które są wprowadzane do polskiego prawa poprzez rozporządzenia ministra infrastruktury, wydawane na podstawie art. 25t ustawy o transporcie kolejowym. Dotychczas wydano jedno rozporządzenie – rozporządzenie ministra infrastruktury z 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości [20], a drugie, dotyczące systemu kolei konwencjonalnej, jest w przygotowaniu.

W wydanym już rozporządzeniu zostały wymienione składniki interoperacyjności podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, wymagania zasadnicze dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów oraz zakres informacji, który powinien być zawarty w deklaracji zgodności składnika interoperacyjności i deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu. Natomiast w zakresie procedur oceny zgodności rozporządzenie zawiera powołania na odpowiednie decyzje Komisji Europejskiej, zawierające TSI dla poszczególnych podsystemów.

Opracowywane obecnie rozporządzenie, dotyczące systemu kolei konwencjonalnej, będzie miało podobną strukturę i zapisy do rozporządzenia dla systemu kolei dużych prędkości. Jednak rozporządzenie to nie od razu obejmie swoim zakresem całego systemu, lecz tylko taką jego część, dla której zostały już opracowane i wydane TSI. W miarę opracowywania i wydawania kolejnych TSI, rozporządzenie to będzie uzupełniane i zmieniane.

## Ocena zgodności

Jak już wspomniano, ocenie zgodności podlegają składniki interoperacyjności i podsystemy wchodzące w skład transeuropejskich systemów kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej. Zgodnie z zapisami art. 25c ustawy o transporcie kolejowym, oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności dokonuje się na podstawie odpowiednich TSI oraz przepisów wydanych na podstawie art. 25t, czyli rozporządzeń, które omówiono powyżej.

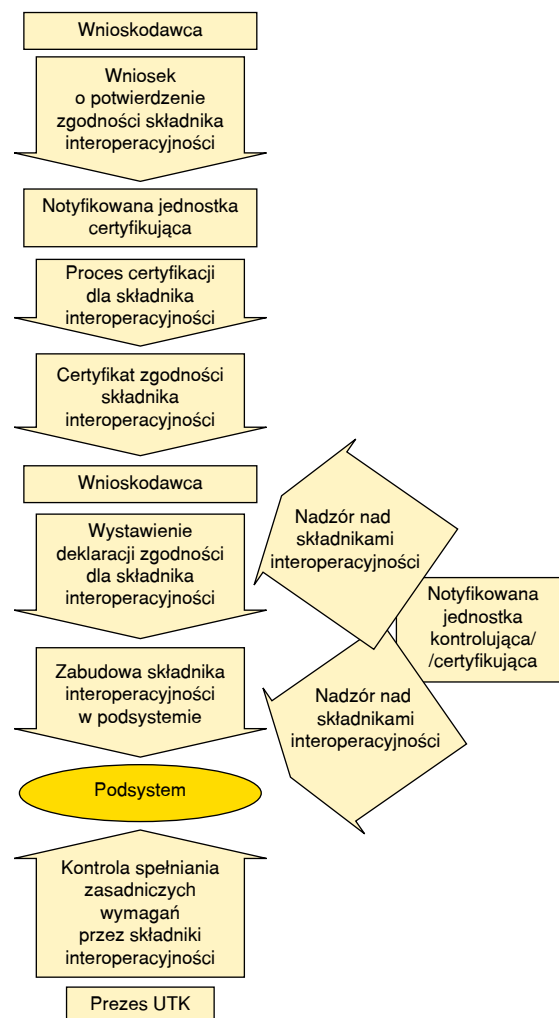
W procedurach oceny zgodności udział biorą odpowiednie jednostki notyfikowane, które zgodnie z wymaganiami przeprowadzają sprawdzenia, badania oraz certyfikację podsystemów i składników interoperacyjności. Pierwszą w Polsce jednostką no-

tyfikowaną w zakresie kolejnictwa jest Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa (CNTK). W celu notyfikowania CNTK Komisji Europejskiej i państw członkowskim Unii Europejskiej, prezes UTK decyzjami LB/S/001/2005 i LB/K/002/2005 udzielił autoryzacji CNTK, jako jednostce wyznaczonej do realizacji zadań związanych z oceną zgodności określonych w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE.

W odróżnieniu od większości „wyrobów”, dla których oceny zgodności dokonuje się zgodnie z przepisami dyrektyw nowego podejścia, dla podsystemów i składników interoperacyjności po dokonaniu pozytywnej oceny nie stosuje się oznakowania CE, a jedynie wydaje deklarację weryfikacji zgodności podsystemu lub deklarację zgodności składnika interoperacyjności. Jednak na części składników interoperacyjności oznakowanie CE powinno być umieszczane, gdyż wymagają tego inne przepisy, którym te składniki podlegają.

Proces oceny zgodności polega nie tylko na wystawieniu deklaracji zgodności dla składnika interoperacyjności lub deklaracji weryfikacji zgodności dla podsystemu strukturalnego, lecz również nadzorze nad tymi „wyrobami”, po włączeniu ich do interoperacyjnego systemu kolei i oddaniu do eksploatacji. Proces ten w sposób schematyczny ilustrują rysunki: 1 – dla składników interoperacyjności i 2 – dla podsystemów.

Rozpoczęcie procesu oceny zgodności następuje na wniosek wnioskodawcy, którym w przypadku składnika interoperacyjności



Rys. 1. Proces oceny zgodności dla składnika interoperacyjności

może być producent lub jego upoważniony przedstawiciel, a odnośnie podsystemu może nim być zarządca infrastruktury, przewoźnik lub inwestor.

Ocenę zgodności składników interoperacyjności i podsystemów przeprowadza się według procedur zwanych modułami. TSI określają, który moduł powinien być zastosowany w procesie oceny zgodności danego składnika interoperacyjności lub podsystemu.

Do oceny zgodności składnika interoperacyjności lub podsystemu może być wykorzystywany jeden lub kilka modułów. W przypadku składników interoperacyjności są to następujące moduły.

**Moduł A** – wewnętrzna kontrola produkcji

Moduł ten opisuje procedurę, w której producent zapewnia i potwierdza, że składnik interoperacyjności spełnia odnoszące się do niego wymagania TSI. W tym celu producent musi opracować dokumentację techniczną, która powinna umożliwiać ocenę zgodności składnika interoperacyjności zgodnie z wymaganiami TSI. Powinna ona obejmować projekt, produkcję i eksploatację składnika interoperacyjności. Producent musi podjąć wszystkie niezbędne kroki, aby proces produkcji zapewniał zgodność produkowanego składnika interoperacyjności z dokumentacją techniczną.

**Moduł B** – badanie typu

Moduł ten opisuje procedurę, za pomocą której jednostka notyfikowana sprawdza (bada) i poświadcza, że typ reprezentujący produkcję spełnia warunki TSI, które się do niego odnoszą. O badanie typu musi ubiegać się producent, który wybiera jednostkę notyfikowaną w celu przeprowadzenia badania typu. Jednostka notyfikowana również sprawdza dokumentację techniczną i – jeśli wymaga tego specyfikacja TSI – przeprowadza przegląd projektu, kontrolę metod, narzędzi i wyników projektowania, aby ocenić ich zdolność sprostania wymaganiom dla danego składnika interoperacyjności po zakończeniu procesu projektowania.

**Moduł C** – zgodność z typem

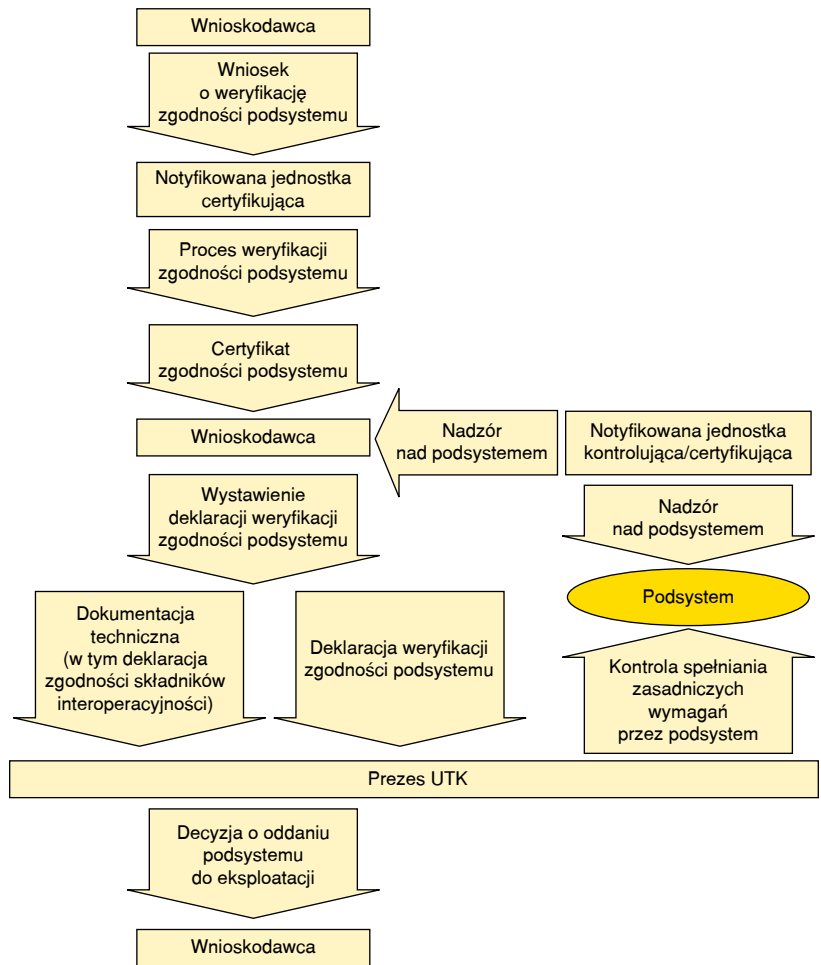
Moduł ten opisuje procedurę, gdzie producent zapewnia i potwierdza, że składnik interoperacyjności jest zgodny z typem, jak jest to opisane w certyfikacie badania typu, i spełnia odpowiednie wymagania specyfikacji TSI. Producent podejmuje wszystkie niezbędne kroki, aby proces produkcji zapewniał zgodność produkowanego składnika interoperacyjności z typem opisanym w certyfikacie i wymaganiami TSI mającymi do nich zastosowanie.

**Moduł D** – system zarządzania jakością produkcji

Moduł ten opisuje procedurę, w której producent zapewnia i potwierdza, że stosuje system zapewnienia jakości. Jednostka notyfikowana ocenia system jakości, aby określić czy spełnia on wymagania zawarte w specyfikacji TSI. Pozwala to wnioskować o zgodności z tymi wymaganiami w zakresie systemu jakości.

**Moduł F** – weryfikacja wyrobu

Moduł ten opisuje procedurę, w której producent bada i poświadcza, że składnik interoperacyjności jest zgodny z typem opisanym w certyfikacie badania typu i spełnia odnoszące się do niego wymagania TSI. Producent musi podjąć wszystkie niezbędne kroki, aby proces produkcji zapewniał zgodność produkowanego skład-



Rys. 2. Proces oceny zgodności dla podsystemu

nika interoperacyjności z typem opisanym w certyfikacie i wymaganiami TSI, które mają do nich zastosowanie. Jednostka notyfikowana przeprowadza niezbędne badania i testy w celu sprawdzenia zgodności składnika interoperacyjności z typem opisanym w certyfikacie i z wymaganiami TSI poprzez badania i testy składników interoperacyjności na podstawie statystyki.

**Moduł H1** – pełny system zarządzania jakością

Moduł ten opisuje procedurę, gdzie producent zapewnia i deklaruje, że składnik interoperacyjności spełnia odnoszące się do niego wymagania TSI. Wszystkie elementy, wymagania i warunki przyjęte przez producenta powinny być udokumentowane w sposób systematyczny i chronologiczny w formie pisemnych kierunków działania, procedur i instrukcji. Dokumentacja systemu jakości musi zapewniać powszechne zrozumienie programów, planów, podręczników i zapisów odnośnie jakości.

**Moduł H2** – pełny system zarządzania jakością ze sprawdzeniem projektu

Moduł ten opisuje procedurę, gdzie jednostka notyfikowana przeprowadza badanie projektu składnika interoperacyjności, a producent zapewnia i poświadcza, że rozważany składnik interoperacyjności spełnia odnoszące się do niego wymagania TSI. Audyt musi uwzględniać specyfikę danego składnika interoperacyjności. Jednostka notyfikowana bada projekt wdrożeniowy i jeśli spełnione są odpowiednie wymagania TSI, wydaje certyfikat badania projektu.

W przypadku modułów H1 i H2 jednostka notyfikowana ocenia system jakości w celu określenia czy spełnia on wymagania. Pozwala to wnioskować o zgodności z tymi wymaganiami w zakresie systemu jakości.

**Moduł V** – walidacja typu poprzez doświadczenia z eksploatacji; przydatność do stosowania

Moduł ten opisuje procedurę, w wyniku której jednostka notyfikowana zapewnia i poświadcza, że próbka reprezentująca produkcję spełnia odnoszące się do niej wymagania TSI, co ma wykazać walidacja typów w trakcie eksploatacji. O walidację ubiega się producent lub jego przedstawiciel. Jednostka notyfikowana weryfikuje dokumentację techniczną, która powinna umożliwiać ocenę zgodności wyrobu na warunkach TSI. Musi ona obejmować eksploatację składnika interoperacyjności, a także w stopniu, w jakim jest to stosowne do tego rodzaju oceny, projekt i produkcję. W celu oceny zgodności przeprowadza się również monitorowanie działania składnika interoperacyjności w eksploatacji według procedur zatwierdzonych i skontrolowanych przez jednostką notyfikowaną.

Również podsystemy oceniane są za pomocą modułów, które dla odróżnienia ich od modułów opisanych powyżej, w swoim oznaczeniu mają literę „S”. Moduły te opisują odpowiednio te same procedury co dla składników interoperacyjności, jest jednak ich mniej i są to:

- moduł SB – badanie typu,
- moduł SD – zapewnienie jakości produkcji,
- moduł SF – weryfikacja podsystemu (seryjnego),
- moduł SG – weryfikacja podsystemu,
- moduł SH2 – pełny system zarządzania jakością ze sprawdzeniem projektu.

Moduł SG nie ma swojego odpowiednika wśród modułów dla składników interoperacyjności. Ma on zastosowanie dla podsystemów nie produkowanych seryjnie. Moduł ten opisuje procedurę, według której jednostka notyfikowana sprawdza i zaświadcza, na wniosek odpowiedniego wnioskodawcy, że podsystem jest zgodny z określoną TSI oraz wymaganiami zasadniczymi. W celu stwierdzenia zgodności podsystemu z wymaganiami, jednostka notyfikowana przeprowadza niezbędne badania oraz sprawdza dokumentację podsystemu.

## Podsumowanie

Opisane regulacje prawne dotyczące interoperacyjności oraz reguły oceny zgodności:

- są istotne dla wszystkich podmiotów zaangażowanych w modernizację i budowę linii kolejowych, które mają być włączone do transeuropejskiego systemu kolei lub/i stać się liniami interoperacyjnymi;
- są istotne dla kupujących, produkujących i modernizujących tabor, który będzie się poruszał po tych liniach;
- definiują rolę w procesie oceny zgodności narodowego organu ds. bezpieczeństwa, jakim jest Urząd Transportu Kolejowego, oraz europejskich jednostek notyfikowanych w zakresie dyrektyw o interoperacyjności kolei;
- otwierają rynek wyrobów dla kolei, zarówno polski dla przemysłu zagranicznego, jak i europejski dla przemysłu polskiego.

Europejskie techniczne specyfikacje dla interoperacyjności kolei, a także powoływane w nich normy i specyfikacje, stają się

dokumentami, które muszą być stosowane nie tylko do wejścia na rynek zagraniczny, lecz również do przetrwania na rynku polskim.



## Literatura

- [1] Czarniecki R. i inni: *Składniki interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości w odniesieniu do oceny zgodności*. Praca CNTK nr 4059/12. Warszawa, czerwiec 2003.
- [2] Pawlik M., Rojek A.: *Transeuropejski system kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym*. Rynek Kolejowy 7-8/2004.
- [3] Pawlik M., Rojek A.: *Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej*. Technika Transportu Szynowego 5/2004.
- [4] Pawlik M., Woś M. i inni: *Bieżąca analiza europejskich prac nad Technicznymi Specyfikacjami dla Interoperacyjności systemu transeuropejskich kolei konwencjonalnych oraz koordynacja prac przedstawicieli Grupy PKP w grupach AEIF w ramach Zespołu ds. Interoperacyjności*. Praca CNTK nr 4016/12. Warszawa 2003–2005.
- [5] Raczyński J.: *Dyrektywy o interoperacyjności kolei*. Technika Transportu Szynowego 10/2003.
- [6] Rojek A., Pawlik M.: *Opracowanie projektu rozporządzenia do Ustawy o systemie oceny zgodności (art. 9 ustęp 1 i 2 ustawy) w zakresie składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, wdrażającego dyrektywę 96/48/WE*. Praca CNTK nr 4067/12. Warszawa, grudzień 2003.
- [7] Woś M., Rojek A.: *Składniki interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej w odniesieniu do systemu oceny zgodności na podstawie technicznych specyfikacji interoperacyjności*. Praca CNTK nr 4107/12. Warszawa, listopad 2004.
- [8] Commission Decision of [...] concerning the technical specification of interoperability relating to the subsystem „rolling stock – noise” of the trans-European conventional rail. Working document on EC Decision for TSI „Noise” 01/16-ST05.
- [9] Commission Decision of [...] concerning the technical specification of interoperability relating to the control-command and signalling subsystem of the trans-European conventional rail. Working document on EC Decision for TSI “Control-Command and Signalling” 01/16-ST01.
- [10] Commission Decision of [...] concerning the technical specification of interoperability relating to the subsystem „rolling stock – freight wagons” of the trans-European conventional rail. Working document on EC Decision for TSI „Rolling stock – Freight wagons” 01/16-ST04.
- [11] Commission Regulation of [...] concerning the technical specification of interoperability relating to the telematic applications for freight subsystem of the trans-European conventional rail. Working document on EC Decision for TSI „Telematic applications for freight” 01/16-ST02.
- [12] Decyzja Komisji 730/2002/WE z 30 maja 2002 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności podsystemu utrzymanie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości określonego w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE. Dz. Urz. WE L 245, s 1–36.
- [13] Decyzja Komisji 731/2002/WE z 30 maja 2002 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności podsystemu sterowanie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości określonego w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE. Dz. Urz. WE L 245, s 37–142.

Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przeznaczonych zostanie 21,3 mld euro, tj. ok. 35,7% całości środków. Szczegółowy podział środków finansowych między poszczególne priorytety i działania zostanie ustalony w procesie dalszych prac i negocjacji z Komisją Europejską oraz konsultacji społeczno-gospodarczych poszczególnych programów.

Obecnie trudno jest przewidzieć jaka wielkość środków finansowych zostanie przeznaczona na inwestycje taborowe. Przedstawione w tabeli 2 potrzeby inwestycyjne do 2012 r. wskazują, że powinna to być kwota na poziomie 2,3 mld euro. Uwzględniając wsparcie Unii Europejskiej na poziomie 50% całkowitych nakładów inwestycyjnych, udział inwestycji taborowych sięgnąłby niemal 5,5% alokacji na realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Czy jest to wielkość realna pozostanie na razie pytaniem otwartym.

### Zakończenie

Rewitalizacja transportu kolejowego w krajach członkowskich Unii Europejskiej, w tym również w Polsce, wymaga wielu działań, poprawiających konkurencyjność przewoźników kolejowych na rynku transportowym. Ważnym elementem podejmowanych działań są inwestycje poprawiające stan i strukturę ich zasobów. Po latach koncentracji na wsparciu inwestycji infrastrukturalnych, podjęto działania zmierzające do wsparcia zakupu i modernizacji taboru kolejowego.

W tworzeniu koncepcji efektywnej i skutecznej strategii odnośny tabor kolejowy szczególną rolę odgrywają Związek Europejskiego Przemysłu Kolejowego (UNIFE), Międzynarodowy Związek Kolei (UIC) i Wspólnota Kolei Europejskich (CER). Realizują one prace studialne, opracowują raporty i stanowiska, mające wskazać na najbardziej pożądane kierunki inwestowania, a jednocześnie prowadzące do racjonalnej alokacji środków finansowych.

Wsparcie inwestycji taborowych z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej stanowi szansę na poprawę stanu taboru kolejowego w Polsce. Realizowane zakupy i modernizacja w ramach SPO-T 2004–2006 stanowią pierwsze od wielu lat znaczące inwestycje w zakresie pasażerskiego taboru kolejowego. Inwestycje te będą mogły być także realizowane w kolejnej perspektywie

finansowej UE, tj. w latach 2007–2013. Konieczne jest więc przygotowanie racjonalnych programów inwestycyjnych, których realizacja pozwoli na poprawę stanu i struktury taboru kolejowego w Polsce. Czy poprawi to sytuację rynkową kolei na rynku transportowym, a w szczególności na rynku przewozów pasażerskich, jest odrębnym zagadnieniem.



### Literatura

- [1] *WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide*. European Communities 2001.
- [2] *Developing Coherent Rail Services in Central and Eastern Europe: Making Use of the European Union's Structural and Cohesion Funds*. CER Position Paper, November 2005.
- [3] Dyr T., Raczyński J.: *Źródła finansowania zakupów taboru*. Technika Transportu Szynowego 6/2003.
- [4] *Rolling Stock Financing in Central and Eastern European Countries*. CER Position Paper, November 2004.
- [5] *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects. (Structural Fund – ERDF, Cohesion Fund and ISPA)*. Evaluation Unit DG Regional Policy European Commission 2002.
- [6] Rozporządzenie ministra infrastruktury z 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006 (Dz.U. z 2004 r., nr 177, poz. 1828).
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupelnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006 (Dz.U. z 2004 r., nr 235, poz. 2350).
- [8] Dyr T.: *Programy rozwoju transportu w Polsce finansowane z funduszy strukturalnych*. Technika Transportu Szynowego 10/2004.
- [9] Dyr T.: *Finansowanie rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w pierwszym okresie członkostwa Polski w Unii Europejskiej*. Technika Transportu Szynowego 3/2006.
- [10] Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Dokument wstępny. Dokument zaakceptowany przez Radę Ministrów 14 lutego 2006 r.
- [11] Baza projektów SPO-T. [www.spot.gov.pl](http://www.spot.gov.pl) – data pobrania: 28.02.2006.
- [12] Propozycja układu programów operacyjnych i priorytetów na lata 2007–2013. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa 2006. [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl) – data pobrania 12.04.2006 r.

➤ *Dokończenie ze s. 44*

- [14] Decyzja Komisji 732/2002/WE z 30 maja 2002 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności podsystemu infrastruktura transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości określonego w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE. Dz. Urz. WE L 245, s 143–279.
- [15] Decyzja Komisji 733/2002/WE z 30 maja 2002 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności podsystemu energia transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości określonego w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE. Dz. Urz. WE L 245, s 280–369.
- [16] Decyzja Komisji 734/2002/WE z 30 maja 2002 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności podsystemu ruch kolejowy transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości określonego w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE. Dz. Urz. WE L 245, s 370–401.
- [17] Decyzja Komisji 735/2002/WE z 30 maja 2002 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności podsystemu tabor transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości określonego w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE. Dz. Urz. WE L 245, s 402–506.

- [18] Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Dz. Urz. WE L 110, z 20.04.2001 r.
- [19] Dyrektywa 96/48/WE Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Dz.U. WE L 325, z 17.09.1996 r.
- [20] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Dz.U. z 2004 r. nr 162, poz. 1679.
- [21] Ustawa z 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Dz.U. z 2004 r. nr 92, poz. 883
- [22] Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Dz.U. z 2003 r. nr 86, poz. 789, z późn. zm.
- [23] Ustawa z 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. Dz.U. z 2002 r. nr 166, poz. 1360, z późn. zm.