

Marek Pawlik

# Interoperacyjność kolei skonsolidowana i uzupełniona dyrektywą 2008/57/WE

**Realizacja idei swobodnego przepływu osób, towarów i kapitału pomiędzy państwami, to jedna z przyczyn powstania Unii Europejskiej. Stosowne zapisy znajdują się w najwyższego rzędu formalnoprawnych dokumentach Unii – w traktatach. Ideę swobodnego przepływu osób, towarów i kapitału rozumie się bardzo szeroko i nie ogranicza się jej do zapewnienia transportu. Jednakże zapewnienie bezpiecznego i wydajnego transportu co najmniej w skali Unii Europejskiej jest jednym z warunków realizacji wspomnianej idei.**

Bezpieczny i wydajny transport na terenie kilkudziesięciu państw wymaga harmonizacji stosowanych rozwiązań. Zakres tej harmonizacji zależy od charakterystyki rozważanego środka transportu. Proces harmonizacji ma miejsce zarówno w transporcie lotniczym i wodnym, gdzie zgodność „taboru” z infrastrukturą konieczna jest w portach, jak i w transporcie drogowym i kolejowym, gdzie zgodność „taboru” z infrastrukturą konieczna jest na całej długości pokonywanej drogi. W przypadku kolei, ze względu na konieczność zapewnienia daleko idącej zgodności taboru i infrastruktury, mówimy o zapewnieniu interoperacyjności. Interoperacyjny tabor kolejowy, poruszający się po interoperacyjnej infrastrukturze kolejowej, ma zapewnić bezpieczny i wydajny transport do swobodnego przepływu osób i towarów (kapitał pociągami jeździ już tylko w westernach). Pozostaje pytanie – interoperacyjny, czyli jaki?

## Krótką historią legislacji wspólnotowej dotyczącej interoperacyjności kolei

Ze względu na złożoność techniczną i ruchową transportu kolejowego w połowie lat 90. XX w. podjęto decyzję o rozpoczęciu prac nad interoperacyjnością kolei w zakresie ograniczonym do kolei dużych prędkości. Powołano wówczas Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności Kolei (AEIF), któremu powierzono doprowadzenie do uzgodnienia odpowiedzi na pytanie „interoperacyjny, czyli jaki”, w zakresie transportu kolejowego z dużymi prędkościami. Podstawy prawne harmonizacji określiła wówczas Dyrektywa Rady 96/48/WE z 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.

Ograniczenie interoperacyjności do transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości to w świetle idei swobodnego przepływu osób, towarów i kapitału ograniczenie bardzo poważne. Koleje dużych prędkości to koleje wyłącznie pasażerskie i dostępne tylko w niektórych państwach Unii Europejskiej. Tymczasem swobodny przepływ towarów to nie tylko transport, ale także likwidacja barier handlowych poprzez tworzenie wspólnego rynku dla różnych wyrobów, w tym dla wyrobów przeznaczonych dla transportu kolejowego, a wspólny rynek w zakresie transportu kolejowego ograniczony do kolei dużych prędkości pozostawał rynkiem relatywnie małym. Mały rynek z dedykowanymi wyrobami to dro-

gie wyroby. Drogie wyroby to powolny rozwój rynku. Podjęcie wyzwania rozszerzenia prac nad interoperacyjnością kolei na koleje konwencjonalne było więc konieczne między innymi dla zapewnienia odpowiednio dużego rynku dla interoperacyjnych wyrobów dla kolei. Podstawy prawne harmonizacji w tym zakresie określiła dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/16/WE z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

Dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE zdefiniowały między innymi podział odpowiednio transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych na podsystemy. W odniesieniu do podsystemów prowadzone były prace nad szczegółową odpowiedzią na pytanie „interoperacyjny, czyli jaki”. Odpowiedzią są Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności – tak zwane specyfikacje TSI – publikowane poprzez decyzje Komisji Europejskiej, uzupełniające wspomniane dyrektywy. W 2002 r. Komisja Europejska opublikowała sześć specyfikacji TSI dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Tymczasem od 2001 r. rozpoczęły się prace nad specyfikacjami TSI dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, a od 2004 r. – nad weryfikacją i uzupełnieniem specyfikacji TSI dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Prace te pokazały, że między specyfikacjami dla kolei dużych prędkości i dla kolei konwencjonalnych istnieje wiele zbieżności. Zdecydowano o wprowadzeniu zmian do obu dyrektyw jedną nową dyrektywą Parlamentu i Rady. Jednocześnie zdecydowano o powołaniu Europejskiej Agencji Kolejowej i przekazaniu jej odpowiedzialności między innymi za opracowywanie specyfikacji TSI, oraz koordynację prac nad tymi specyfikacjami, włącznie ze współpracą z Europejskimi Organizacjami Normalizacyjnymi w zakresie norm dotyczących transportu kolejowego.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/50/WE z 29 kwietnia 2004 r., zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, została opublikowana w Dzienniku Ustaw Unii Europejskiej z 30 kwietnia 2004 r., dokładnie w przeddzień rozszerzenia Wspólnoty między innymi o Rzeczpospolitą Polską. Dyrektywa 2004/50/WE jest pierwszym dokumentem formalnoprawnym, który jasno stwierdza, że interoperacyjność kolei będzie stopniowo poszerzana na cały system kolejowy Wspólnoty.

Kolejne odpowiedzi na pytanie „interoperacyjny, czyli jaki” publikowane w Dziennikach Ustaw Unii Europejskiej w postaci specyfikacji TSI przyjmowanych przez Komisję Europejską od 2005 r. pokazują wspomnianą zbieżność rozwiązań. Obecnie obowiązuje łącznie dwanaście specyfikacji TSI, z czego trzy dotyczą zarówno kolei dużych prędkości, jak i kolei konwencjonalnych. Wśród specyfikacji TSI osobnych dla kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych dwie pary specyfikacji są tak

zbieżne, że ich główne załączniki są wspólne. Osobne pozostają specyfikacje TSI dotyczące drogi kolejowej, zasilania trakcyjnego i taboru, między innymi dlatego, że dla kolei dużych prędkości są to dokumenty opublikowane i obowiązujące, a dla kolei konwencjonalnej są to dokumenty pozostające w opracowaniu. Nieco inaczej jest dla aplikacji telematycznych, gdzie obowiązująca jest specyfikacja TSI dla transportu towarowego realizowanego w ramach kolei konwencjonalnej, a w opracowaniu pozostaje specyfikacja TSI dla transportu pasażerskiego obejmująca zarówno koleje dużych prędkości, jak i koleje konwencjonalne. Jednakże także w tych przypadkach mamy do czynienia ze zbieżnością rozwiązań przyjmowanych dla kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej.

Tabela 1

## Aktualny stan legislacyjny w zakresie specyfikacji TSI dla kolei dużych prędkości

Zakres regulacji	Obowiązuje
Tabor	Decyzja Komisji 2008/232
Infrastruktura	Decyzja Komisji 2008/217
Sterowanie ruchem	Decyzja Komisji 2006/860 oraz aneks A – decyzja Komisji 2007/153
Zasilanie trakcyjne	Decyzja Komisji 2008/284
Organizacja ruchu	Decyzja Komisji 2008/231

### Dyrektywa 2008/57/WE

#### – interoperacyjność skonsolidowana i uzupełniona

W preambule do dyrektywy 2008/57/WE stwierdzono między innymi, że istnienie dwóch odrębnych dyrektyw nie jest uzasadnione rozróżnieniem między systemem kolei dużych prędkości a systemem kolei konwencjonalnych; procedury dotyczące opracowania specyfikacji technicznych w zakresie interoperacyjności są identyczne w przypadku obydwu systemów, podobnie jak procedury w zakresie certyfikacji składników interoperacyjności oraz podsystemów; zasadnicze wymagania są także praktycznie identyczne, podobnie jak podział systemu na podsystemy, dla których należy sporządzić techniczne specyfikacje; Stwierdzono także, że z uwagi na to, że pociągi powinny mieć możliwość swobodnego przemieszczania się z sieci dużych prędkości do sieci konwencjonalnej, specyfikacje TSI obydwu systemów pokrywają się w znacznej mierze, a prace nad opracowaniem specyfikacji TSI

pokazały, że w przypadku niektórych podsystemów obydwa systemy mogą korzystać z jednej specyfikacji TSI. Należy zatem dokonać połączenia dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE. Stwierdzenia te nie pozostawiają wątpliwości co do tego, że skonsolidowanie dyrektyw dotyczących interoperacyjności pociągnie za sobą w przyszłości dalszą konsolidację specyfikacji TSI.

### Układ wymagań formalnoprawnych

Dyrektywa zachowuje układ wymagań formalnoprawnych przyjęty od początku prac nad interoperacyjnością kolei. Zgodnie z tym układem dyrektywa dzieli system kolei na podsystemy, wyróżniając podsystemy strukturalne i podsystemy eksploatacyjne. Do strukturalnych należą podsystemy:

- infrastruktura, obejmujący: tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne (mosty, tunele itd.), infrastrukturę towarzyszącą na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się itd.), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne;
- energia, obejmujący: system elektryfikacji, w tym linie napowietrzne, i znajdującą się na pokładzie pojazdu część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej;
- sterowanie, obejmujący: wszelkie urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci;
- tabor, obejmujący: strukturę taboru, systemy sterowania dla wszelkiego wyposażenia pociągów, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i przetwarzania energii, elementy hamowania, sprzęgi i urządzenia biegowe (wózki, osie itd.) oraz zawieszania, drzwi, interfejsy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się), pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie na potrzeby zdrowotne pasażerów i personelu pokładowego.  
Do eksploatacyjnych należą podsystemy:
- ruch kolejowy, obejmujący: procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych zarówno w czasie normalnego funkcjonowania, jak i w sytuacjach awaryjnych, w tym zwłaszcza przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem; podsystem ten obejmuje także kwalifikacje

Tabela 2

## Stan prac nad specyfikacjami TSI dla kolei konwencjonalnych (zaznaczono specyfikacje, które weszły w życie)

Zakres regulacji	Obecny stan prawny	Uwagi
Wagony towarowe	Przyjęta decyzją Komisji Europejskiej 861/2006	Obowiązuje od 31.01.2007 r. W przygotowaniu ograniczona nowelizacja
Pojazdy trakcyjne i wagony pasażerskie	W trakcie przygotowania	Planowane ukończenie w 2009 r.
Dopuszczalne poziomy emisji hałasu przez tabor kolejowy wszystkich rodzajów	Przyjęta – decyzja Komisji Europejskiej 2006/66	Obowiązuje od 23.06.2006 r.
Sterowanie ruchem kolejowym	Przyjęta – decyzja Komisji Europejskiej 2006/679	Obowiązuje od 28.09.2006 r.
Wymagania dla ruchu w długich tunelach	Przyjęta – decyzja Komisji Europejskiej 2008/163	Obowiązuje od 1.07.2008 r.
Udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością	Przyjęta – decyzja Komisji Europejskiej 2008/164	Obowiązuje od 1.07.2008 r.
Ruch kolejowy	Przyjęta decyzją Komisji Europejskiej 920/2006	Obowiązuje od 14.02.2007 r. W przygotowaniu ograniczona nowelizacja (załącznik P)
Telematyka przewozów towarowych	Przyjęta – rozporządzenie Komisji Europejskiej 62/2006	Obowiązuje od 19.01.2006 r.
Telematyka przewozów pasażerskich	W trakcie przygotowania	Planowane ukończenie w 2009 r.
Infrastruktura	W trakcie przygotowania	Planowane ukończenie w 2009 r.
Zasilanie trakcyjne	W trakcie przygotowania	Planowane ukończenie w 2009 r.
Certyfikacja zakładów utrzymania taboru	W trakcie przygotowania	Planowane ukończenie w 2009 r.

zawodowe, jakie mogą być wymagane do realizacji usług transgranicznych;

- utrzymanie, obejmujący: procedury, urządzenia towarzyszące, centra logistyczne do prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korygujące i prewencyjne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolejowego oraz wymaganej wydajności; oraz
- aplikacje telematyczne, obejmujący:
  - a) aplikacje dla usług pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu;
  - b) aplikacje dla usług towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących.

Zarówno dla systemu kolei, jak i dla każdego z podsystemów, zgodnie ze wspólnotowymi regułami harmonizacji technicznej dla potrzeb tworzenia wspólnego rynku, zdefiniowano wymagania zasadnicze. Dyrektywa przesądza, że zarówno kolej jako całość, jak i poszczególne podsystemy muszą być: bezpieczne, niezawodne, niezagrażające zdrowiu, niezagrażające środowisku naturalnemu i zgodne technicznie. Każde z tych określeń zostało doprecyzowane osobno dla kolei jako całości i osobno dla każdego z podsystemów do którego ma zastosowanie. Z jednej strony wymagania te są na tyle precyzyjne, że na niech opiera się tworzenie specyfikacji TSI. Z drugiej strony wymagania te są na tyle uniwersalne, że każdy kolejowy system krajowy spełnia je, chociaż często w odmienny sposób. W odniesieniu do tych wymagań każde państwo informuje pozostałe państwa i Komisję Europejską o szczegółowych wymaganiach mających zastosowanie na jego terytorium.

Wymaganiom zasadniczym w specyfikacjach TSI odpowiadają szczegółowe zapisy. Specyfikacje TSI mogą dla spełnienia wymagań zasadniczych podawać szczegółowe wymagania i te są wówczas obowiązujące; mogą powoływać się na szczegółowe specyfikacje lub normy europejskie i te są wówczas obowiązujące; i wreszcie mogą odwoływać się do norm zharmonizowanych, których stosowanie pozostaje dobrowolne. Stosowanie normy zharmonizowanej pociąga za sobą domniemanie spełnienia zasadniczego wymagania, ale wymaganie takie można przynajmniej teoretycznie spełnić także w dowolny, inny sposób, jeśli tylko wykaże się, że jest to sposób równie dobry lub lepszy od opisanego w normie. W pracach nad specyfikacjami TSI, tam gdzie jest to możliwe, unika się obligatoryjnego wymagania stosowania norm.

## Zakres stosowania dyrektywy

Dyrektywa i uzupełniające ją decyzje wprowadzające specyfikacje TSI mają zastosowanie do:

- usprawniania, poprawy i rozwoju usług w zakresie międzynarodowego transportu kolejowego na terytorium Unii Europejskiej oraz z państwami trzecimi;
- wspierania stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego urządzeń i usług na potrzeby budowy, odnowy, modernizacji i eksploatacji systemu kolei we Wspólnocie;

- wspierania interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują:

- metra, tramwajów i innych systemów kolei lekkiej;
- sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolejowego i przeznaczone są tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci;
- infrastruktury kolejowej należącej do właścicieli prywatnych oraz pojazdów działających jedynie na tej infrastrukturze na użytek jej właścicieli w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;
- infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego.

Zakres TSI jest stopniowo rozszerzany na cały system kolei, włączając w to dostęp do torów kolejowych do terminali i ważnych urządzeń portów obsługujących lub potencjalnie obsługujących więcej niż jednego użytkownika.

Odstąpienie od stosowania dyrektywy i specyfikacji TSI możliwe jest w przypadku:

- projektów będących w zaawansowanym stadium realizacji;
- projektów odnowy lub modernizacji istniejącego już podsystemu, jeśli skrajnia ładunku, prześwit toru, szerokość międzytorza lub napięcie sieci elektrycznej w tych TSI nie są zgodne z istniejącymi już w podsystemie;
- planowanego nowego podsystemu lub planowanego odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu na terytorium tego państwa członkowskiego, którego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Wspólnoty lub oddzielona od niej z uwagi na szczególne uwarunkowania geograficzne;
- planowanego odnowienia, rozszerzenia lub modernizacji istniejącego już podsystemu, jeśli stosowanie tych TSI wpłynęłoby na opłacalność ekonomiczną projektu lub zgodność systemu kolejowego państwa członkowskiego;
- gdy w następstwie wypadku lub klęski żywiołowej warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub całkowite stosowanie odpowiednich TSI;
- pojazdów jadących z państw trzecich lub do państw trzecich, w których szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej we Wspólnocie.

Dla każdego z tych przypadków dyrektywa określa procedury postępowania konieczne do usankcjonowania niestosowania konkretnych specyfikacji TSI lub poszczególnych ich zapisów.

## Ocena zgodności składników interoperacyjności i interoperacyjnych podsystemów

W przeszłości koleje miały charakter narodowy. Na poziomie kolei tworzone były przepisy, włącznie z wymaganiami technicznymi. Do tych wymagań dostosowywał się krajowy przemysł, a niekiedy wymagania te dostosowywano do możliwości tego przemysłu. Dobra komunikacja między koleją i przemysłem była gwarantem sukcesu. Koleje narodowe zostały podzielone na przewoźników i zarządców infrastruktury. Pojawił się nowy przewoźnicy i w efekcie przepisy, włącznie z wymaganiami technicznymi, stały się domeną państw członkowskich. Dodatkowo jeśli interoperacyjność ma stać się normą w transporcie kolejowym, ko-

nieczne jest zagwarantowanie zgodności między projektami inwestycyjnymi w skali całej Wspólnoty. W efekcie ocena zgodności podsystemów angażuje nie dwie, a cztery niezależne strony. W procesie przekazywania podsystemów do eksploatacji uczestniczą: przemysł, użytkownik, krajowy organ administracji, oraz kompetentne, upoważnione jednostki działające na terenie całej Wspólnoty.

W ramach podsystemów specyfikacje TSI wyróżniają składniki interoperacyjności. Składniki takie w świetle Ustawy o ocenie zgodności (będącej transpozycją prawa wspólnotowego) są wyrobami umieszczanymi na wspólnotowym rynku. Składnikiem interoperacyjności są na przykład: szyna, podkład, rozjazd dla kolei dużych prędkości, koło, zestaw kołowy, wózek dla wagonów towarowych. Jako składnik interoperacyjności można traktować tylko te wyroby, które jako składniki są zadeklarowane w ogłoszonych i obowiązujących specyfikacjach TSI. Status taki nadawany jest tylko wówczas, gdy możliwe jest określenie wszystkich wymagań dla wyrobu i dla jego interfejsów oraz metod sprawdzania, że wymagania te są spełnione. Dyrektywa zobowiązuje producentów do produkowania składników interoperacyjności zgodnie ze specyfikacjami TSI. Wyprodukowany wyrób podlega sprawdzeniu przez upoważnioną jednostkę – jednostkę, której kompetencje zostały notyfikowane Komisji Europejskiej przez państwo członkowskie – jednostkę notyfikowaną. Dyrektywa zobowiązuje jednostki notyfikowane do sprawdzania składników interoperacyjności zgodnie ze specyfikacjami TSI. Jednostki notyfikowane sprawdzonym składnikom interoperacyjności wydają certyfikaty zgodności. Producenci sprzedając wyroby dostarczają użytkownikom kopię certyfikatu wraz z deklaracją zgodności wystawianą przez producenta. Deklaracja to oświadczenie producenta, że wyrób jest w pełni zgodny z tym, co było badane i zostało dopuszczone przez jednostkę notyfikowaną.

Zdefiniowane w dyrektywie podsystemy nie składają się wyłącznie ze składników interoperacyjności. Ponadto podsystemy muszą, ze względu na charakter systemu kolei, właściwie współpracować z systemami, podsystemami, urządzeniami i elementami systemu kolei, które mając charakterystyki krajowe lub nawet lokalne pozostają w obrębie budowanych czy modernizowanych podsystemów oraz w lokalizacjach sąsiadujących z tymi podsystemami.

Jednostka notyfikowana musi zostać wybrana na początku realizacji kontraktu. Wybór jednostki zależy od zamawiającego, ale może też zostać pozostawiony wykonawcy. Jednostka notyfikowana zobowiązana jest do oceny podsystemu na następujących etapach:

- projektowania,
- produkcji – budowy podsystemu, w tym w szczególności w zakresie prac budowlanych, produkcji, montażu oraz dostosowania,
- ostatecznego testowania podsystemu.

Na etapie projektowania oraz na etapie produkcji wnioskodawca może się ubiegać o wstępną ocenę. Jednostka notyfikowana wydaje wówczas pośredni certyfikat weryfikacji zgodności. Na zakończenie testowania, jeśli tylko wyniki są pozytywne, jednostka notyfikowana wydaje dla podsystemu certyfikat weryfikacji zgodności. W testach konieczne jest uwzględnienie styku z systemami, podsystemami, urządzeniami i elementami systemu kolei, które współpracują z podsystemem, a mają charakterystyki krajowe lub lokalne. W tym zakresie konieczne może być włącza-

nie jednostek upoważnionych do prowadzenia badań w odpowiednim zakresie w ramach legislacji krajowej.

Dyrektywa wymaga, aby jednostka notyfikowana, prowadząc weryfikację podsystemu, wytworzyła kompletną dokumentację techniczną. Zakres dokumentacji zarysowany jest w samej dyrektywie, a odpowiednie doprecyzowania znajdują się w poszczególnych specyfikacjach TSI. Dokumentacja techniczna wraz z certyfikatem weryfikacji zgodności podsystemu oraz wnioskiem o autoryzację dla potrzeb przekazania do eksploatacji składane są narodowemu organowi do spraw bezpieczeństwa transportu kolejowego. W przypadku Polski do Urzędu Transportu Kolejowego. Urząd sprawdza kompletność badań. Weryfikuje także czy jednostki, które je prowadziły, były do tego upoważnione i podejmuje decyzję o przekazaniu podsystemu do eksploatacji.

## **Nowe, poszerzone podejście do przekazywania taboru kolejowego do eksploatacji**

Zebrane doświadczenia pokazały, że chociaż wcześniejsze dyrektywy definiowały tabor jako jeden z podsystemów, to z wielu przyczyn stosowanie do taboru ogólnych regulacji dotyczących przekazywania podsystemów do eksploatacji było dotychczas bardzo utrudnione. Jednym z powodów jest fakt, że pojazdów dotyczy nie jedna, a kilka specyfikacji TSI. Innym fakt, że pojazdy poruszają się po różnej infrastrukturze – interoperacyjnej i nieinteroperacyjnej. Jeszcze innym fakt, że stosowanie do każdego pojazdu pełnej procedury przekazywania podsystemu do eksploatacji byłoby poważnym obciążeniem i miałyby negatywny wpływ na konkurencyjność kolei na rynku usług transportowych. Nie bez znaczenia jest także długi okres eksploatacji pojazdów kolejowych, w szczególności w odniesieniu do taboru trakcyjnego.

Wprowadzona w ostatnich latach liberalizacja w kolejowych przewozach towarowych oraz przesądzona liberalizacja w kolejowych przewozach pasażerskich, która wejdzie w życie od stycznia 2010 r. nie spowodują podniesienia konkurencyjności kolei, jeśli nie zostanie przełamana bariera braku wzajemnej akceptacji taboru trakcyjnego. Należy przy tym wyraźnie rozróżnić wspólną akceptację taboru interoperacyjnego i wzajemną akceptację taboru nieinteroperacyjnego.

Wspólna akceptacja interoperacyjnego taboru w odniesieniu do konwencjonalnego taboru trakcyjnego rozpocznie się po wejściu w życie odpowiedniej specyfikacji TSI na bazie wspólnych wymagań. Specyfikacja taka jest w opracowaniu i jej wstępna wersja została już przekazana Komisji Europejskiej i państwom członkowskim. Przyjęcie tej specyfikacji stosowną decyzją Komisji Europejskiej przewidziano na przełom lat 2009/2010. Uwzględniając półroczny okres karencji i czas potrzebny na dostosowanie taboru i jego certyfikację, założyć należy, że pierwsze interoperacyjne konwencjonalne pojazdy trakcyjne pojawią się najwcześniej w 2012 r. Dopiero wówczas certyfikat weryfikacji zgodności wydany dla taboru trakcyjnego przez jednostkę notyfikowaną będzie mógł, w krótkim czasie, zostać wykorzystany przez kilka narodowych organów do spraw bezpieczeństwa transportu kolejowego dla potrzeb szerokiego dopuszczenia, np. lokomotywy towarowej do eksploatacji na terenie kilku krajów Wspólnoty.

Nie oznacza to, że istniejące nieinteroperacyjne pojazdy trakcyjne w żadnym razie nie mogą wcześniej zacząć przekraczać granic pomiędzy państwami. Uznano, że skoro wszyscy eksperci zgodzili się, że istniejące w ramach Unii Europejskiej krajowe systemy kolejowe spełniają zdefiniowane w europejskich dyrekty-

wach wymagania zasadnicze, to na podstawie szczegółowej analizy wymagań krajowych możliwe musi być doprowadzenie do wzajemnej akceptacji taboru trakcyjnego. Dyrektywa wprowadza szczegółowe procedury do potrzeb wzajemnej akceptacji istniejącego nieinteroperacyjnego taboru – taboru zbudowanego i dopuszczonego do eksploatacji w oparciu o wymagania krajowe jednego kraju w kolejnych państwach członkowskich. Uzupełnieniem tych procedur jest lista parametrów do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI i zasady klasyfikacji przepisów krajowych ujęte w jednym z załączników do nowej dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie. Należy przy tym zaznaczyć, że przedstawiciele Polski w pracach nad dyrektywą na poziomie

Rady zwracali uwagę na szereg niedoskonałości tej listy parametrów. W efekcie w dyrektywie zapisano, że Europejska Agencja Kolejowa w ciągu pół roku od opublikowania dyrektywy proponuje Komisji Europejskiej i państwom członkowskim nową listę. W ramach tych właśnie prac Europejska Agencja Kolejowa analizuje procedury dopuszczania taboru do eksploatacji. Ogólne zestawienie procedur za materiałami ERA podano na osobnej stronie. Prace nad listą trwają, ale zasadniczo Europejska Agencja Kolejowa skłania się do zdefiniowania wspomnianej listy parametrów w oparciu o parametry bazowe podsystemów ze specyfikacji TSI dotyczących taboru.

### Dysponentci taboru

#### – nowi aktorzy w transporcie kolejowym

Niezależnie od procedur przekazywania taboru do eksploatacji dyrektywa wprowadza nowy rodzaj aktorów w transporcie kolejowym – definiuje tzw. dysponentów taboru kolejowego. Dysponent to osoba lub podmiot, która(-y), będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z niego, wykorzystuje ten pojazd jako środek transportu i figuruje w krajowym rejestrze pojazdów jako odpowiedzialna(-y) za prawidłowe utrzymanie tego taboru. Niezakończona jeszcze nowelizacja komplementarnej dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego oprócz wymagań dotyczących certyfikacji bezpieczeństwa przewoźników i autoryzacji bezpieczeństwa zarządców infrastruktury, wprowadzi certyfikację bezpieczeństwa dysponentów taboru. Bezpośrednim skutkiem wprowadzenia nowego rodzaju podmiotów będzie umożliwienie np. instytucjom finansowym posiadania taboru kolejowego i czerpania zysków z jego udostępniania dysponentom. Dysponentci różnią się od dawno zdefiniowanych w prawodawstwie wspólnotowym przewoźników (przedsiębiorstw kolejowych) tym, że nie wymaga się od nich aby zapewniali trakcję – nie muszą posiadać taboru trakcyjnego.

### Interoperacyjne wyzwania przed transportem kolejowym

Ciągle trwają prace nad dwoma aktami prawnymi komplementarnymi do dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności

	jest autoryzacja typu	podsystem			pojazd lub typ pojazdu			
		autoryzacja nowego podsystemu	autoryzacja zmodernizowanego podsystemu	autoryzacja podsystemu w kolejnym państwie członkowskim	pierwsza autoryzacja nowego pojazdu	pierwsza autoryzacja zmodernizowanego pojazdu	autoryzacja pojazdu w kolejnym państwie członkowskim	autoryzacja zmodernizowanego pojazdu w kolejnym państwie członkowskim
pełna zgodność ze specyfikacjami TSI (wszystkie odpowiednie TSI są wydane)	jest autoryzacja typu	2008/57/WE artykuł 15	2008/57/WE artykuł 20	2008/57/WE artykuł 16	2008/57/WE artykuł 26		2008/57/WE artykuł 26	2008/57/WE artykuł 26
	brak jest autoryzacji typu	2008/57/WE artykuł 15	2008/57/WE artykuł 20	2008/57/WE artykuł 16	2008/57/WE artykuł 21 i 22		2008/57/WE artykuły 21 i 23	2008/57/WE artykuł 20
brak zgodności ze specyfikacjami TSI (nie wszystkie z odpowiednich TSI są wydane)	jest autoryzacja typu	2008/57/WE artykuł 15	2008/57/WE artykuł 20	2008/57/WE artykuł 16	2008/57/WE artykuł 26	2008/57/WE artykuł 26	2008/57/WE artykuł 26	2008/57/WE artykuł 26
	brak jest autoryzacji typu	2008/57/WE artykuł 15	2008/57/WE artykuł 20	2008/57/WE artykuł 16	2008/57/WE artykuł 21 i 24	2008/57/WE artykuł 21 i 24	2008/57/WE artykuły 21 i 25	2008/57/WE artykuł 20

#### Uwagi i spostrzeżenia:

- Pojazd może być zmodernizowany tylko poprzez modernizację jednego lub kilku podsystemów
- Istniejące pojazdy, które nie uzyskały pierwszej autoryzacji według specyfikacji TSI będą traktowane jak niezgodne ze specyfikacjami TSI
- Pojazd wymagający pierwszej autoryzacji w wyniku modernizacji nie może być traktowany jako zgodny ze specyfikacjami TSI chyba że będzie autoryzowany jako nowy pojazd
- Wybór procedury 'pełna zgodność ze specyfikacjami TSI' czy 'brak zgodności ze specyfikacjami TSI' zależy od tego czy wszystkie specyfikacje TSI są wydane i obowiązujące a nie od parametrów pojazdu (patrz punkt 43 preambuły dyrektywy 2008/57/WE)

#### Legenda kolorów tła:

- niebieski: pierwsza autoryzacja nowego pojazdu przy pełnej zgodności ze specyfikacjami TSI
- niebieski: pierwsza autoryzacja pojazdu zmodernizowanego (i nowego) przy braku zgodności ze specyfikacjami TSI
- niebieski: autoryzacja istniejącego pojazdu dla potrzeb dopuszczenia go do ruchu w kolejnym państwie członkowskim
- niebieski: autoryzacja pojazdu zmodernizowanego dla potrzeb dopuszczenia go do ruchu w kolejnym państwie członkowskim
- niebieski: autoryzacje odnowionych, zmodernizowanych i nowych podsystemów

Rys. 1. Przekazywanie do eksploatacji podsystemów i pojazdów, możliwe scenariusze autoryzacji w odniesieniu do zapisów dyrektywy 2008/57/WE

systemu kolei we Wspólnocie. Chodzi o dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei we Wspólnocie i regulację dotyczącą Europejskiej Agencji Kolejowej. Prace te, prowadzone na poziomie Parlamentu Europejskiego i Rady, niewątpliwie zakończą się w krótkim czasie, gdyż są bardzo zaawansowane.

Intensywnie prowadzone są także prace na poziomie Europejskiej Agencji Kolejowej. W związku z zapisami w dyrektywie 2008/57/WE powołano nowy departament zajmujący się wzajemną akceptacją istniejącego taboru. Pierwszym wyzwaniem jest zaproponowanie nowej listy parametrów do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI. Kolejnym, jeszcze większym jest sklasyfikowanie wszystkich wymagań krajowych i wskazanie wymagań, które należy uznać za równoważne. Od perfekcyjnego wykonania tej pracy zależeć będzie rzeczywista skala liberalizacji w transporcie kolejowym, a tym samym konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu.

Wyzwaniem pozostaje transpozycja dyrektywy do prawa krajowego. Bez takiej transpozycji dyrektywa mająca charakter wytycznych dla państw członkowskich nie obowiązuje. Przy złej transpozycji potencjalne kłopoty mogą być jeszcze większe. Przed wyzwaniami stają także przewoźnicy, którzy będą musieli sprostać rosnącej konkurencji wewnątrzgałęziowej oraz zarządcy infrastruktury, którzy w coraz bardziej złożonej sytuacji biznesowej będą musieli zapewnić podstawy bezpiecznej realizacji kolejowych usług transportowych. Ramy tego wyzwania w znacznej mierze związane są jednak z dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa kolei. Zmiany w prawodawstwie wspólnotowym pociągną za sobą także wyzwania dla producentów i jednostek notyfikowanych. Łatwo nie będzie, ale szansę jaką politycy dają kolei bezwzględnie należy wykorzystać.

Autor

dr inż. Marek Pawlik, dyrektor ds. strategii i rozwoju członek Zarządu PKP PLK S.A.