

WSPÓLPRACA W ZAKRESIE OCENY ZGODNOŚCI WYROBÓW KOLEJOWYCH NA PŁASZCZYŹNIE EUROPEJSKIEJ

SPIS TREŚCI

1. Wstęp
2. Początki unifikacji transportu kolejowego
3. Ocena zgodności wyrobów na jednolitym rynku europejskim
4. Zasady oceny zgodności i wprowadzania na rynek unijny wyrobów kolejowych
5. Organizacje działające w obszarze oceny zgodności wyrobów kolejowych
6. Współpraca na płaszczyźnie normalizacji
7. Podsumowanie

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono początki i przyczyny unifikacji kolei. Omówiono pojęcie oceny zgodności wyrobów na jednolitym rynku europejskim oraz zasady oceny zgodności wyrobów kolejowych i warunki wprowadzania ich na unijny rynek. Przedstawiono zagadnienia związane z niezbędnymi pracami podejmowanymi w dziedzinie normalizacji. Przytoczono i krótko scharakteryzowano organizacje europejskie działające na rzecz oceny zgodności wyrobów kolejowych.

1. WSTĘP

Obowiązujące dzisiaj w Europie mechanizmy współpracy dotyczą takich kwestii, jak: system oceny zgodności, bezpieczeństwo towarów, normalizacja, zapobieganie tworzeniu się nowych barier utrudniających handel i usuwanie barier już istniejących, wzajemne uznawanie oraz harmonizacja techniczna.

Do podstawowych swobód, które swoim członkom chce zapewnić Unia Europejska, należą: swobodny przepływ ludzi, towarów, usług, kapitałów i informacji. Jednolity system kolejowy i wspólny rynek wyrobów kolejowych mają urzeczywistnić dwie

z wymienionych swobód: przemieszczanie ludzi i towarów. Oba te systemy ściśle się ze sobą wiążą, gdyż wprowadzane do eksploatacji bądź na rynek wyroby stosowane w kolejnictwie muszą spełniać jednakowe wymagania, tworzące podstawy jednolitego systemu kolejowego i podlegają wspólnym zasadom regulującym rynek.

Jednym z głównych zamierzeń wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej jest stworzenie jednolitego, europejskiego systemu kolejowego. W tym celu konieczna jest harmonizacja przepisów w obszarach: prawnym, administracyjnym oraz technicznym. Sprawne tworzenie i funkcjonowanie europejskiego systemu kolejowego wymaga współpracy wszystkich państw członkowskich na wymienionych płaszczyznach. Do 2020 r. kolej europejska ma być interoperacyjna, ważnym zaś elementem tej interoperacyjności jest zapewnienie zgodności wyrobów kolejowych. Stąd powstaje i działa w Europie wiele organizacji zajmujących się rozwiązywaniem problemów w tym obszarze.

Trudno jest dzisiaj wyobrazić sobie życie w Europie bez sprawnego transportu kolejowego. Potrzeby przewozowe społeczeństwa stale rosną i brak sprawnej kolei może stanowić barierę w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. Mimo olbrzymiej konkurencji, jaką stwarza transport lotniczy (tanie linie lotnicze) i drogowy (rozwinęta sieć dróg i autostrad kolejowych), szybka kolej jest bezkonkurencyjna na średnich dystansach (250–500 km), charakterystycznych dla państw europejskich. Zważywszy, że Unia Europejska liczy już 27 państw, stworzenie i rozwój jednolitego systemu kolejowego jest procesem niezbędnym, chociaż trudnym technicznie i organizacyjnie, oraz bardzo kapitałochłonnym.

Współpraca w zakresie ujednoczania zasad i procedur oceny zgodności systemów i wyrobów kolejowych ma doprowadzić do urzeczywistnienia zasady: „Wyrób raz przebadany — akceptowany wszędzie”.

2. POCZĄTKI UNIFIKACJI TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Obecnie koleje europejskie nie tworzą jednolitego systemu transportowego. Na sieciach kolejowych w poszczególnych państwach członkowskich występują różnice techniczne i organizacyjne. Do najważniejszych różnic technicznych można zaliczyć: szerokość torów (1435 mm, 1520 mm, 1524 mm, 1600 mm, 1668 mm), różne systemy zasilania i sterowania pociągami (powyżej 20) oraz wiele innych parametrów technicznych, które utrudniają wprowadzenie interoperacyjności. W zakresie różnic organizacyjnych można wymienić np. przepisy dotyczące ruchu.

To zróżnicowanie kolei europejskich było spowodowane przez następujące czynniki:

- strategiczne (kolej była środkiem transportu wojska oraz jego sprzętu i dlatego musiała być zabezpieczona przed wykorzystaniem jej przez wroga państwa);
- ekonomiczne (duże firmy narodowe poszczególnych krajów europejskich posiadały monopol na wyroby kolejowe i koleje tych krajów bazowały na produkcji realizowanej wyłącznie w tych firmach);
- polityczne (koleje były wielkimi firmami narodowymi, gdzie dużą rolę odgrywały względy ambicjonalne, dlatego każde państwo chciało wypracować własne rozwiązania w tym zakresie).

Dotychczasowe prace w zakresie poprawy konkurencyjności kolei opierały się na wspólnej ich akceptacji (lub wspólnym uznawaniu), czyli na tych samych regulacjach, ujętych w dyrektywach: 91/440/WE, 95/18/WE i 95/19/WE [1, 2, 3] oraz trzech pakie-

tach kolejowych, z których pierwszy wszedł w życie w 2001 r., drugi w 2004 r., a trzeci był realizowany w latach 2007 i 2008.

Wymagania dla taboru trakcyjnego są różne w różnych krajach, dlatego w ruchu międzynarodowym — przykładowo — lokomotywa musi mieć dopuszczenie do eksploatacji w każdym kraju, w którym się porusza. W wielu przypadkach wymagane jest powtórzenie tych samych badań, co powoduje stratę czasu i podwyższa koszty. Niektóre z wymagań dotyczących bezpieczeństwa mogłyby być uznane, ale państwa członkowskie podchodzą do tej kwestii bardzo restrykcyjnie i nie zgadzają się na to, szukając wymówek, by nie wpuszczać obcego taboru na swoją sieć kolejową.

Pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu niezgodnego z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) wydaje krajowy organ do spraw bezpieczeństwa. Jest ono ważne wyłącznie w obrębie sieci wydającego je państwa członkowskiego. Dla pojazdu, który otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w jednym państwie członkowskim, inne państwo może wymagać dodatkowych zezwoleń, przy czym decyduje o tym państwo, na którego terytorium ten pojazd ma się poruszać.

W związku z tym dąży się metodami legislacyjnymi do wzajemnej akceptacji (lub wzajemnego uznawania), co będzie polegało na tym, że jeśli tabor spełnia wymagania w jednym kraju, to inne kraje też muszą go zaakceptować, nawet jeśli nie spełnia ich wymagań. Obecnie toczą się liczne dyskusje, na jakich zasadach wzajemna akceptacja ma obowiązywać. Najważniejsze kwestie to bezpieczeństwo i liberalizacja rynku kolejowego; tam, gdzie jest to możliwe należy uznawać wymagania dotyczące taboru. Nie została jeszcze opublikowana dyrektywa, która zawierałaby szczegółowe zapisy odnoszące się do dopuszczania taboru do eksploatacji.

Obecnie wszelkie działania Unii Europejskiej koncentrują się na poprawie, w ramach przewozów, konkurencji wewnątrzgałęziowej, tworzeniu wspólnego rynku wyrobów kolejowych oraz na wprowadzeniu interoperacyjności kolei. Interoperacyjność oznacza możliwość przekraczania granicy bez zatrzymywania się pociągu, wymiany maszynistów i lokomotywy oraz umożliwia stosowanie jednolitych procedur.

Obserwowane w ciągu ostatnich 15 lat zachwianie warunków konkurencji między transportem kolejowym a drogowym jest niekorzystne dla poszczególnych gospodarek krajowych oraz dla całej gospodarki europejskiej. Sytuacja ta wywołała liczne dyskusje na temat rewitalizacji kolei i przywrócenia równowagi międzygałęziowej w transporcie, co zaowocowało wydaniem w 1991 r. dyrektywy nr 91/440/WE *O rozwoju kolejnictwa wspólnoty* [1]. Był to pierwszy akt prawny związany z unifikacją kolei. Głównym celem dyrektywy było uregulowanie statusu państwowych przedsiębiorstw kolejowych i podział odpowiedzialności finansowej między państwem a kolejami, co miało służyć zmniejszeniu długów obciążających koleje. Drugim ważnym celem było oddzielenie właścicieli infrastruktury (zarządców) od przewoźników kolejowych¹. W dyrektywie znalazł się też zapis o równych prawach dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich.

Nowe zasady udostępniania użytkownikom infrastruktury kolejowej wymagały jednak dalszych regulacji prawnych, dlatego w 1995 r. zostały wydane kolejne dwie dyrektywy: 95/18/WE *O zasadach udzielania koncesji na działalność przewozową* [2] i 95/19/WE *O zasadach alokacji zdolności przepustowej linii i pobierania opłat za jej użytkowanie* [3].

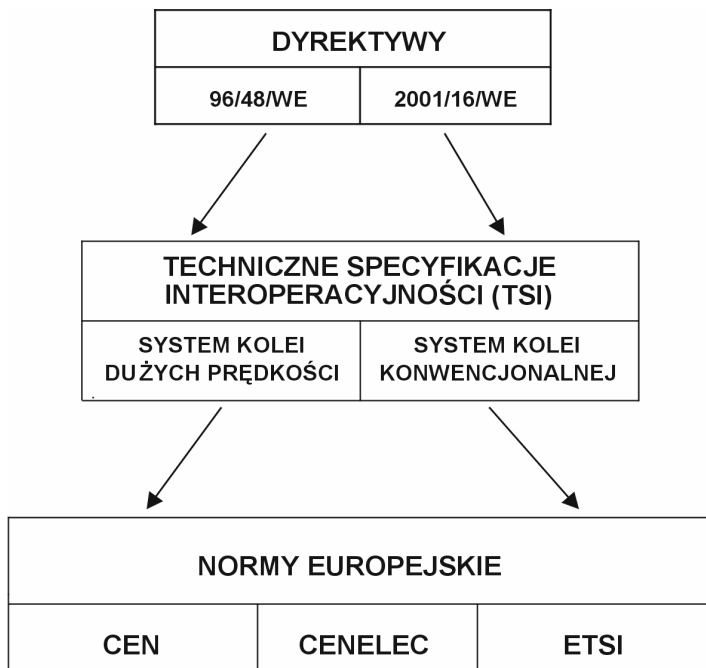
¹ Największym zarządcą infrastruktury kolejowej w Polsce jest PKP PLK S.A., a największymi przewoźnikami — PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity i PKP CARGO, wydzielone z państwowego przedsiębiorstwa PKP.

Uzyskanie interoperacyjnej kolei jest ogromnym przedsięwzięciem organizacyjnym, technicznym, ekonomicznym i prawnym. Do uruchomienia prac niezbędne stało się wydanie wielu różnych dokumentów i decyzji na najwyższych europejskich szczeblach zarządzania. Pierwszym takim dokumentem była wspomniana już dyrektywa 91/440/WE [1]. Jednakże rzeczywiste stworzenie europejskiego wspólnego rynku kolejowego wymagało szczegółowego zdefiniowania transeuropejskiego systemu kolejowego. Stąd wydanie kolejnych istotnych aktów prawnych: dyrektywy 96/48/WE *O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości* [4], dyrektywy 2001/16/WE *O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej* [5] oraz dyrektywy 2004/50/WE [7], zmieniającej obie dyrektywy [4, 5].

Dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE [4, 5] są dyrektywami tzw. Nowego Podejścia, o którym szerzej będzie mowa w p. 6. W związku z tym muszą być uzupełnione dokumentami szczegółowymi. Dlatego stało się konieczne opracowanie dla potrzeb kolei tzw. Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI). Prace nad TSI powierzono utworzonemu w 1995 r. Europejskiemu Zrzeszeniu dla Interoperacyjności Kolei (AEIF), jako wspólnemu organowi reprezentatywnemu. W pracach nad specyfikacjami TSI dla kolei konwencjonalnych brali także udział eksperci z Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa.

Przyjęte specyfikacje TSI są wydawane jako Decyzje Komisji Europejskiej i są uzupełnieniem dyrektyw o interoperacyjności kolei. Są to przepisy obligatoryjne dla wszystkich państw członkowskich w zakresie standardów technicznych w kolejnictwie. Wskazują jak należy korzystać z określonych norm zharmonizowanych, kart UIC i europejskich specyfikacji technicznych. Wyznaczają także procedury stosowane w ocenie zgodności składników interoperacyjności i weryfikacji podsystemów [13].

Strukturę prawa europejskiego w zakresie kolejnictwa schematycznie przedstawiono na rysunku 1.



Rys. 1. Schemat struktury prawa europejskiego w zakresie kolejnictwa

Na samej górze rysunku są umiejscowione dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE [4, 5], które zawierają wymagania zasadnicze dla kolei jako całości oraz dla poszczególnych podsystemów i są wytycznymi do sporządzania specyfikacji TSI. Wymagania zasadnicze są doprecyzowane i omówione w specyfikacjach TSI (oddzielnie dla systemu kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej), w których odwołano się do wielu dokumentów szczegółowych — europejskich specyfikacji i norm CEN, CENELEC i ETSI.

Elementy te zawarte są w technicznych specyfikacjach interoperacyjności TSI i muszą spełniać określone wymagania ujęte w dokumentach szczegółowych — europejskich specyfikacjach i normach CEN, CENELEC i ETSI.

Do czasu zdefiniowania wszystkich elementów obu systemów kolejowych państwa członkowskie mogą wydawać własne akty prawne, zawierające przepisy i standardy techniczne oraz zasady oceny zgodności i notyfikacji.

Dyrektywa 2004/50/WE [7] powierzyła prace nad kolejnymi specyfikacjami TSI Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA), utworzonej w 2004 r. na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE. Tym samym został rozwiązany wspólny organ reprezentatywny, czyli AEIF.

3. OCENA ZGODNOŚCI WYROBÓW NA JEDNOLITYM RYNKU EUROPEJSKIM

Według normy PN-EN ISO/IEC 17000:2006 [9] ocena zgodności to wykazanie, że określone wymagania dotyczące wyrobu, procesu, systemu, osoby lub jednostki zostały spełnione. Ocena zgodności obejmuje takie działania, jak: badania, kontrola, certyfikacja, akredytacja jednostek oceniających zgodność.

Konieczność przeprowadzania oceny zgodności regulują prawo UE oraz krajowe dyrektywy Nowego Podejścia i wewnętrzne przepisy państw członkowskich. Większość dyrektyw dotyczących transportu kolejowego, to dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE. Są one uzupełniane decyzjami, rozporządzeniami i rekomendacjami Komisji Europejskiej.

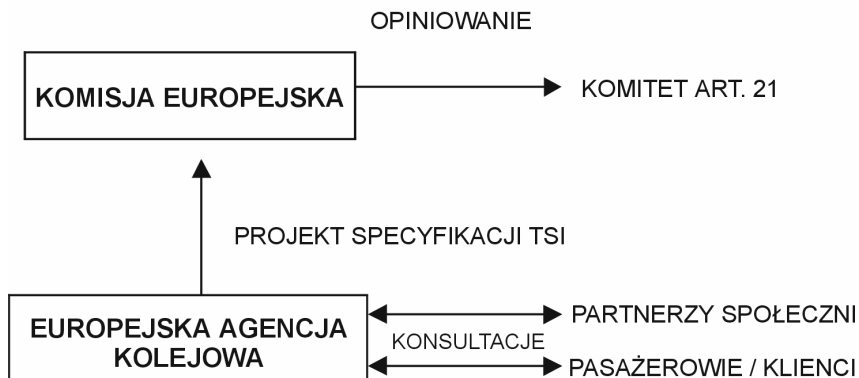
Prace w zakresie kolejnictwa są prowadzone przez Dyrektoriat KE ds. Transportu i Energii (DG TREN). Wszelkie dokumenty powstałe na tym polu są uzgadniane z Komitetem KE do spraw interoperacyjności i bezpieczeństwa transportu kolejowego (tzw. Komitet Artykułu 21). Dyrektywa 2004/50/WE [7] przeniosła odpowiedzialność za przygotowanie specyfikacji TSI z AEIF na ERA. Prace legislacyjne UE obejmują także konsultacje z partnerami społecznymi i organizacjami użytkowników końcowych.

Na rysunku 2 przedstawiono schemat procesu powstawania specyfikacji TSI w UE.

Prawo europejskie nakłada na państwa członkowskie obowiązek transpozycji prawa europejskiego do prawa krajowego. Dotyczy to dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady UE. Transpozycji do prawa krajowego nie wymagają decyzje, rozporządzenia i regulacje Komisji Europejskiej.

W Polsce podstawą funkcjonowania jednolitego europejskiego systemu oceny zgodności jest ustawa o systemie oceny zgodności z dn. 30.08.2002 r. (Dz. U. Nr 166, poz. 1360 z późniejszymi zmianami) [14]. Przenosi ona do prawa polskiego odpowiednie europejskie regulacje prawne (dyrektywy, zharmonizowane normy), wprowadza unijne procedury oceny zgodności, moduły, jednostki notyfikowane oraz system nadzoru rynku.

SPECYFIKACJA TSI



Rys. 2 Schemat powstawania specyfikacji TSI w UE

Ustawa ma trzy główne cele:

- 1) eliminowanie zagrożeń stwarzanych przez wyroby dla życia, zdrowia lub mienia użytkowników i konsumentów, a także zagrożeń dla środowiska;
- 2) znoszenie barier technicznych w handlu i ułatwianie międzynarodowego obrotu towarowego;
- 3) stworzenie warunków do rzetelnej oceny wyrobów i procesów ich wytwarzania przez kompetentne i niezależne podmioty [14].

Ustawa przewiduje dwa obszary oceny zgodności: obowiązkowy i dobrowolny. Obszar obowiązkowy dotyczy tych wyrobów wprowadzanych do obrotu, które mogą stwarzać zagrożenie lub służyć ochronie czy ratowaniu życia, zdrowia, mienia, środowiska. Do wyrobów tych odnoszą się dyrektywy Nowego Podejścia. Wymagania zasadnicze odnoszące się do poszczególnych dyrektyw określają, według ustawy, w drodze rozporządzeń, ministrowie właściwi ze względu na przedmiot oceny. Jest to tzw. obowiązkowy obszar zharmonizowany z wymaganiami UE (dyrektywami Nowego Podejścia). Rozporządzenia te podają również sposób oceny zgodności wyrobów, która ma przebiegać według modułów określających postępowanie podczas oceny wyrobu, by wykazać jego zgodność z wymaganiami zasadniczymi.

Ocena zgodności wyrobów z obszaru regulowanego wymaga zazwyczaj udziału w ocenie „strony trzeciej”. Są nią jednostki notyfikowane². Ocena zgodności w tym obszarze jest dokonywana przez zainteresowane strony na warunkach uzgodnionych w umowie; celem jest podniesienie zaufania do wyrobów. Oceny takiej nie musi przeprowadzać jednostka notyfikowana, ale na życzenie producenta może. Taka ocena zabezpiecza producentów przed ewentualnymi roszczeniami klientów, a pozytywny wynik

² Jednostka notyfikowana, to jednostka wyznaczona przez państwo członkowskie do wykonywania zadań strony trzeciej, które to zadania określone są w poszczególnych dyrektywach w ramach określonych procedur oceny zgodności. Jednostkami notyfikowanymi mogą być laboratoria wzorcujące, laboratoria badawcze, jednostki kontrolujące lub jednostki certyfikujące. Podstawą istnienia i działania stron trzecich jest bezstronność, niezależność i rzetelność.

badania jest wystarczającą podstawą do wystawienia przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela deklaracji zgodności i oznaczenia wyrobu znakiem CE.

Drugim, najważniejszym polskim aktem prawnym, regulującym kwestie oceny zgodności wyrobów kolejowych, jest Ustawa o transporcie kolejowym z dn. 28 marca 2003 r. z późniejszymi zmianami [15]. Ustawa określa zasady oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności w systemach kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej z wymaganiami zasadniczymi i szczegółowymi, zawartymi w technicznych specyfikacjach TSI oraz wprowadza szereg zapisów zawartych w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE [4, 5].

Nowelizacja ustawy polega na wdrożeniu postanowienia dyrektywy 2004/49/WE [6] *W sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowej* oraz dyrektywy 2004/50/WE [7], zmieniającej dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE. Wprowadza nowe pojęcia związane z bezpieczeństwem kolejowym, takie jak:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa, będący potwierdzeniem, że przewoźnik kolejowy ma ustanowiony system zarządzania bezpieczeństwem i jest zdolny do spełniania wymagań bezpieczeństwa zawartych w specyfikacjach TSI;
- 2) wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) — informacje statystyczne w zakresie wypadków kolejowych;
- 3) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM);
- 4) wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST), określające minimalny poziom bezpieczeństwa.

Poza tym nowelizacja aktualizuje dwie kwestie: podział na podsystemy transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zasady stosowania odstępstw od obowiązujących TSI. Ustanawia także zasady działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

4. ZASADY OCENY ZGODNOŚCI I WPROWADZANIA NA RYNEK UNIJNY WYROBÓW KOLEJOWYCH

Wspólny rynek wyrobów i usług kolejowych wymaga regulacji prawnych, stwarzających podstawy wprowadzania do eksploatacji i obrotu wyrobów bezpiecznych dla kolejniactwa. Tylko wyroby spełniające wymagania zasadnicze mogą mieć zapewnioną swobodę przepływu w ramach wspólnego rynku. Ocena spełnienia tych wymagań musi być prowadzona według takich samych zasad we wszystkich krajach UE. Zatem konieczne było określenie warunków, jakie powinna spełniać wiarygodna ocena zgodności.

Funkcjonowanie systemu kolei dużych prędkości oraz kolei konwencjonalnej na rynku europejskim wymaga zgodności: charakterystyk infrastruktury, taboru kolejowego, zasilania i zabezpieczenia ruchu kolejowego. Od zgodności tej zależy bezpieczeństwo, jakość usług i koszty. Ma je zapewnić interoperacyjność obu systemów na terytorium Europy. Wiąże się to ze zwiększonym dostępem przedsiębiorstw do systemów kolejowych państw członkowskich, a to z kolei wymaga interoperacyjności infrastruktury, wyposażenia i taboru kolejowego.

Państwa członkowskie odpowiadają za zapewnienie zgodności wyrobów z zasadami bezpieczeństwa, ochrony zdrowia oraz prawami konsumenta podczas projektowania, budowania, uruchamiania i eksploataowania kolei. Razem z władzami lokalnymi odpo-

wiadają za przestrzeganie prawa własności gruntów, planowanie regionalne i ochronę środowiska naturalnego w czasie budowy linii obsługujących ruch kolejowy.

Krajowe przepisy prawne i wewnętrzne przepisy kolejowe oraz specyfikacje techniczne, stosowane w kolejnictwie, różnią się między sobą. Uniemożliwia to kolejom dużych prędkości i kolejom konwencjonalnym swobodne kursowanie po całym terytorium Wspólnoty. Dlatego tak bardzo istotne jest określenie zasadniczych wymagań dla całej Wspólnoty, które będą stosowane w obu transeuropejskich systemach kolejowych.

Transeuropejskie systemy kolei dużych prędkości oraz kolei konwencjonalnej są niezwykle złożone, dlatego stało się konieczne rozbitcie ich na podsystemy. W obszarze strukturalnym wyróżnia się takie podsystemy, jak: infrastruktura, energia, sterowanie, ruch kolejowy i tabor, natomiast w obszarze funkcjonalnym podsystemy: utrzymanie i telematyka. Dla każdego z tych podsystemów muszą zostać sprecyzowane zasadnicze wymagania, ustalone podstawowe parametry i wyznaczone warunki techniczne dla całej Wspólnoty, ponieważ w takiej skali występuje interoperacyjność omawianych systemów. Państwa członkowskie nie są w stanie działać w tym zakresie każde z osobna, lecz tylko na poziomie Wspólnoty, zgodnie z zasadą subsydiarności³. Szczegółowy zakres podsystemów określają specyfikacje TSI.

Każdy wyrób (nie tylko kolejowy), po raz pierwszy umieszczany na rynku bądź po raz pierwszy wprowadzany do eksploatacji, powinien zostać poddany ocenie zgodności. W celu zunifikowania procedur oceny zgodności stworzono tzw. moduły oceny zgodności. Każdy z modułów stanowi określoną procedurę oceny i jest stosowany w fazie projektowania i/lub produkcji wyrobu. Jest osiem podstawowych modułów oznaczonych literami od A do H i tyle samo ich możliwych, dopuszczalnych kombinacji. Moduły określają zadania wytwórcy i/lub jednostki notyfikowanej i służą do zademonstrowania przez producenta lub importera odpowiednim władzom, że wprowadzony przez niego na rynek wyrób spełnia wymagania zasadnicze.

W odniesieniu do wyrobów objętych dyrektywami Nowego Podejścia zostały ustalone różne procedury oceny zgodności. Można wyróżnić trzy przypadki:

- 1) dana kategoria wyrobów musi być poddana konkretnej procedurze oceny zgodności;
- 2) rodzaj modułu zależy od tego, czy producent zastosował normę zharmonizowaną czy nie;
- 3) dyrektywa przewiduje pewne rodzaje procedur, spośród których producent dokonuje wyboru [11].

Niektóre wyroby podlegają prostej ocenie zgodności, ale są też wyroby (lub urządzenia) skomplikowane, mogące być zagrożeniem bezpieczeństwa użytkowników albo dla środowiska naturalnego; dlatego muszą one przejść bardziej złożoną procedurę oceny zgodności. Takimi wyrobami są wyroby stosowane w kolejnictwie. Standardowe moduły oceny zgodności w specyfikacjach TSI zostały dostosowane do specyfiki wyrobów kolejowych przez wprowadzenie dodatkowych modułów, charakterystycznych tylko dla oceny tych wyrobów.

³ Zasada subsydiarności — jedna z zasad prawa wspólnotowego UE, zgodnie z którą: poszczególne organy administracji wspólnotowej są zobowiązane do współpracy w celu osiągnięcia danych celów; kompetencje instytucji wspólnotowych posiada możliwie najniższy w hierarchii organ administracji, odpowiedni do wykonywania określonych działań; wspólnota podejmuje określone działania tylko wtedy, gdy nie istnieje możliwość osiągnięcia danych celów w wystarczającym stopniu na szczeblu państw członkowskich, a okoliczności, cele, skutki i skala tych przedsięwzięć wskazują, że zostaną one lepiej zrealizowane przez Wspólnotę niż przez każde z państw członkowskich z osobna.

Wprowadzenie wyrobu kolejowego na rynek UE wiąże się z poddaniem go Ocenie zgodności, wystawieniem deklaracji WE oraz uzyskaniem certyfikatu zgodności. W przypadku innych wyrobów (tzn. niekolejowych) konieczne jest także umieszczenie oznakowania CE, które jest potwierdzeniem spełnienia przez dany wyrób wszystkich wymagań zasadniczych dyrektyw oraz poddania go procedurom oceny zgodności przewidzianym w dyrektywach dotyczących danego wyrobu. Producent musi podjąć wszelkie konieczne działania, by zapewnić zgodność wyrobów w procesie produkcyjnym. W tym celu musi wyrób poddać badaniom w laboratorium notyfikowanym i uzyskać certyfikat dla podsystemu lub składnika interoperacyjności wydany przez tę notyfikowaną jednostkę certyfikującą. Po otrzymaniu odpowiedniego certyfikatu producent wystawia deklarację weryfikacji zgodności dla podsystemu i deklarację zgodności dla składnika interoperacyjności.

Załącznik VI dyrektywy Komisji Europejskiej 2007/32/WE [8] (zmieniającej załącznik VI do dyrektywy Rady UE 96/48/WE i 2001/16/WE [4, 5]) przewiduje możliwość ubiegania się producenta o ocenę wstępną na etapie projektowania lub budowy składnika lub podsystemu interoperacyjności. W następstwie takiej oceny notyfikowana jednostka certyfikująca wystawia pośrednie potwierdzenie weryfikacji, a na jego podstawie wykonawca lub producent może sporządzić deklarację WE pośredniej zgodności składnika lub podsystemu interoperacyjności dla danego etapu [8].

Do dokonania oceny zgodności jest niezbędne opracowanie odpowiedniej dokumentacji technicznej (zawartość dokumentacji jest opisana w odpowiednich TSI). Dokumentacja techniczna powinna zawierać wszelkie informacje o projekcie, produkcji i produkcie finalnym, m.in. ogólny opis składnika interoperacyjności, założenia konstrukcyjne i opisy wyjaśniające do tych założeń, warunki użytkowania i konserwacji składnika, specyfikacje techniczne, według których ma być oceniana zgodność danego składnika, sprawozdania z badań, ewentualne pośrednie potwierdzenia weryfikacji.

Producent jest zobowiązany do wystawienia deklaracji zgodności. Obejmuje ona ocenę zgodności dokonaną przez jednostkę notyfikowaną lub ocenę/orzeczenie jednostki notyfikowanej dotyczącą przydatności do użytku składnika interoperacyjności. Powinna zawierać wszystkie niezbędne informacje, które pozwolą zidentyfikować dyrektywy, zgodnie z którymi została ona wydana, nazwę i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, opis składnika, opis zastosowanej procedury oceny zgodności, nazwę uczestniczącej w procesie oceny jednostki notyfikowanej, powołanie na normy zharmonizowane lub inne dokumenty odniesienia [4].

W zależności od dyrektywy, według której działa producent, może być też on zobowiązany do przedłożenia swojego produktu stronie trzeciej (jednostce notyfikowanej) do zbadania i certyfikacji lub poddania swojego systemu zarządzania jakością certyfikacji przez jednostkę notyfikowaną.

Jednostka umieszczająca wyrób na rynku powinna dostarczyć produkt zgodny z odpowiednimi dyrektywami. Jeśli jest ona jedyną stroną odpowiedzialną za umieszczenie produktu na rynku UE (np. importuje produkt bez deklaracji WE lub oznakowania CE), ponosi taką samą odpowiedzialność, jak producent.

Wprowadzenie ujednoczonych zasad i procedur oceny zgodności umożliwi w przyszłości pełną akceptację przez wszystkie państwa członkowskie wyrobów raz przebadanych i dopuszczonych do eksploatacji. W następstwie doprowadzi to do zmniejszenia relatywnie wysokich kosztów związanych z koniecznością przeprowadzenia procesu oceny zgodności wyrobów kolejowych.

5. ORGANIZACJE DZIAŁAJĄCE W OBSZARZE OCENY ZGODNOŚCI WYROBÓW KOLEJOWYCH

W obszarze europejskiej oceny zgodności wyrobów kolejowych działają następujące organizacje:

1. UNIFE — Europejskie Zrzeszenie Przemysłu Kolejowego

Organizacja powstała w 1991 r. z połączenia trzech organizacji zajmujących się dziedziną kolejnictwa: AICMR, AFEDEF, CELTE. Wraz z czterema największymi producentami taboru kolejowego (ALSTOM Transport, ANSALDO Breda, SIEMENS Transportation, BOMBARDIER Transportation) postanowiła opracować standard jakości w obszarze sektora kolejowego, tzw. Standard IRIS. Uwzględnione zostały przy tym specyficzne cechy wyrobów kolejowych, takie jak: krótkie serie wyrobów, długi czas ich projektowania, długi czas życia wyrobów, specjalne przepisy prawne, zróżnicowanie organizacyjne i techniczne kolejnictwa w poszczególnych krajach [17].

Obecnie na rynku europejskim działa bardzo wielu dostawców części oraz producentów wyrobów finalnych. Wszyscy dostawcy muszą spełniać różne wymagania swoich zleceniodawców, a ci z kolei muszą oceniać swoich dostawców pod kątem zdolności do spełniania wymagań. Ocena taka odbywa się poprzez audyty, które są czasochłonne i podwyższają koszty wytworzenia wyrobu finalnego. To zaś czyni przemysł kolejowy mało konkurencyjnym w stosunku do innych gałęzi transportu.

Standard IRIS ma ujednoczyć zróżnicowane wymagania. Wdrożenie systemu oceny i certyfikacji dostawców części do finalnych wyrobów kolejowych jest ważnym przedsięwzięciem, służącym wzajemnej akceptacji taboru kolejowego w UE. Wymaga to jednak podjęcia wielu wspólnych działań na płaszczyźnie europejskiej.

2. NB RAIL

Przyjęte w UE regulacje prawne narzucają współpracę pomiędzy jednostkami notyfikowanymi w zakresie dyrektyw dotyczących interoperacyjności kolei europejskich. Stąd dyrektywa 2004/50/WE [7] ustanowiła grupę koordynacyjną jednostek notyfikowanych *NB RAIL* w celu rozwiązywania problemów wynikających z obowiązków nałożonych na jednostki notyfikowane. *NB RAIL* tworzą: reprezentanci wszystkich europejskich jednostek notyfikowanych (uczestnictwo obowiązkowe), DG Tren, DG Enterprise, Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA) i organizacji normalizacyjnych.

Jednostki notyfikowane uczestniczą w spotkaniach plenarnych *NB RAIL* oraz w pracach jej grup roboczych. Zajmują się wyjaśnianiem problemów powstających podczas praktycznego stosowania dyrektyw o interoperacyjności kolei oraz w procesach oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności. Opracowują raporty dotyczące technicznych aspektów procedur oceny zgodności i dbają o ich spójność z europejskimi normami. Opracowują projekty i wydają techniczne rekomendacje, tzw. RFU, stosowane w ocenie zgodności w obszarze kolejnictwa. Wymieniają informacje i doświadczenia związane z wydawaniem certyfikatów i prowadzonymi postępowaniami w zakresie oceny zgodności.

3. AEIF — Europejskie Zrzeszenie na Rzecz Interoperacyjności Kolei

Organizacja została założona w 1995 r. przez UIC, UNIFE i UITP, przy wsparciu Komisji Europejskiej, w celu poprowadzenia prac nad opracowaniem specyfikacji TSI, najpierw dla podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, a następnie dla podsystemów transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Już w dyrektywie 96/48/WE [4] zapisano, że prace te będą realizowane przez wspólny organ przedstawicielski. Na rynku kolejowym nie było takiej organizacji, w związku z tym trzy wyżej wymienione organizacje utworzyły AEIF. Organizacja ta zrzeszała reprezentantów przemysłu kolejowego, producentów na rzecz kolei i przewoźników. W pracach grup roboczych uczestniczyli także przedstawiciele strony polskiej, wytypowani przez Grupę PKP S.A.

AEIF zostało rozwiązane dyrektywą 2004/50/WE [7], a jego zadania przejęła ERA.

4. ERA — Europejska Agencja Kolejowa

Od 2004 r. ERA przejęła zadania AEIF. Ze względu na tworzenie europejskiego systemu kolejowego — który wymaga usuwania barier technicznych, ograniczających płynność ruchu, zwiększenia bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz ujednoczenia procedur i procesów oceny zgodności wyrobów kolejowych — UE uznała za konieczne, by te problemy rozwiązywać wspólnie. Niezbędne stało się więc powołanie instytucji, która pokierowałaby różnymi pracami technicznymi związanymi z budowaniem interoperacyjności kolei. Tak powstała ERA.

Najważniejsze zadania organizacji to czuwanie nad poprawą interoperacyjności i udoskonalanie procedur związanych z bezpieczeństwem europejskiego systemu kolejowego. ERA posiada mandat Komisji Europejskiej na opracowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) oraz na zarządzanie sprawami bezpieczeństwa. W tym celu ściśle współpracuje z państwami członkowskimi UE, ekspertami w zakresie kolejnictwa, organizacjami normalizacyjnymi oraz wspomnianą już *NB RAIL*.

Dotychczas organizacja opracowała wspólne metody i cele bezpieczeństwa, wzór zharmonizowanego świadectwa bezpieczeństwa, projekty specyfikacji TSI, procedury urzeczywistniające interoperacyjność systemu kolejowego. To wszystko jest niezbędne m.in. do wprowadzenia nowych krajowych przepisów bezpieczeństwa, do pracy jednostek notyfikowanych oraz do tworzenia projektów infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem jej interoperacyjności.

Zadaniem ERA jest koordynacja współpracy narodowych urzędów ds. bezpieczeństwa kolei i jednostek badawczych, opracowywanie raportów dotyczących stanu bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei, stworzenie bazy danych dla poszczególnych obszarów przepisów, np. świadectw bezpieczeństwa, wydanych certyfikatów WE i zezwoleń na eksploatację taboru szynowego, rejestrów infrastruktury i pojazdów, raportów z badań wypadków, narodowych przepisów bezpieczeństwa w poszczególnych krajach członkowskich.

5. UIC — Międzynarodowy Związek Kolei

UIC jest międzynarodową organizacją zrzeszającą przedsiębiorstwa i organizacje związane z koleją z 87 krajów świata. Członkami UIC są przewoźnicy kolejowi, produ-

cenci i dostawcy na rzecz kolei, zarządcy infrastruktury, organizacje o charakterze naukowo-badawczym i przedsiębiorstwa logistyczne.

UIC pełni funkcję organizacji normalizującej, unifikując parametry techniczne. Powstanie organizacji w 1922 r. było spowodowane rozwijającym się międzynarodowym ruchem kolejowym. Podczas międzynarodowych spotkań ekspertów zaczęto opracowywać wspólne standardy w formie tzw. kart UIC. Część tych kart jest obligatoryjna dla sygnatariuszy, a część ma charakter rekomendacji, dlatego standardy w nich wyznaczone stały się w różnym stopniu wewnętrznymi standardami w poszczególnych krajach.

Głównym celem UIC jest promowanie współpracy między kolejami na całym świecie oraz działalność na rzecz rozwoju międzynarodowego transportu kolejowego. Związek promuje idee interoperacyjności już od wielu lat, starając się ułatwiać państwom wdrażanie unijnych postanowień w odpowiednim tempie i w odpowiedni sposób. Monitoruje przedsiębiorstwa kolejowe i pomaga je restrukturyzować [12].

6. WSPÓŁPRACA NA PŁASZCZYŹNIE NORMALIZACJI

Normalizacja objęła dzisiaj wszystkie obszary gospodarki i techniki. Znalazła zastosowanie w wielu płaszczyznach: branżowej, regionalnej, narodowej i globalnej.

Już w Traktacie Amsterdamskim, w artykułach 154—158, mówiono o stworzeniu we Wspólnocie Europejskiej obszaru bez granic wewnętrznych oraz o budowie i rozbudowie sieci TEN (transport, energia, telekomunikacja). Realizacja tego zamysłu wymaga jednak wprowadzenia interoperacyjności sieci TEN. W tym celu zostały wydane wspomniane już wcześniej trzy dyrektywy: 96/48/WE, 2001/16/WE i 2004/50/WE [4, 5, 7]. Ich zadaniem było stworzenie instytucjonalnych ram ujednoczenia systemów kolejowych poszczególnych państw członkowskich UE.

Normalizacja kolejowa jest ważną częścią całej normalizacji, ponieważ interoperacyjność kolei w Europie nie może funkcjonować bez norm. Pracami normalizacyjnymi zajmują się następujące organizacje:

- 1) na świecie — Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna (ISO), Międzynarodowa Komisja Elektrotechniczna (IEC), Międzynarodowa Unia Telekomunikacyjna (ITU);
- 2) w Europie — Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN), Europejski Komitet Normalizacji Elektrotechnicznej (CENELEC), Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych (ETSI);
- 3) w Polsce — Polski Komitet Normalizacyjny (PKN).

Europejska działalność normalizacyjna w obszarze kolejnictwa koncentruje się w dwóch komitetach technicznych. Jeden z nich to Komitet Techniczny CLC/TC 9X — „Zastosowania elektryki i elektroniki w kolejnictwie”, działający w strukturach CENELEC. Drugi to Komitet Techniczny CEN/TC 256 — „Kolejnictwo”, działający w strukturach CEN. Oba komitety zostały powołane w 1990 r. Współpracują z wieloma organizacjami związanymi z kolejnictwem, m.in. z UIC, AEIF (do 2004 r.), UITP, UNIFE, opracowując ujednoczone normy europejskie, wspierające rozwój transportu kolejowego we wszystkich jego dziedzinach. W celu koordynacji prac normalizacyjnych dotyczących kolejnictwa został powołany także Wspólny Komitet Programowy ds. Kolei (JPCR). W pracach tych trzech ciał, jako przedstawiciele Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, uczestniczą pracownicy CNTK.

Norma zharmonizowana w zakresie kolejnictwa to norma, która otrzymała mandat Komisji Europejskiej w ramach Nowego Podejścia lub została powołana w dyrektywach Nowego Podejścia. Normy takie mogą być opracowywane tylko przez stworzone do tego celu europejskie organizacje normalizacyjne — CEN, CENELEC, ETSI. Proces opracowywania tych norm oznacza stałą współpracę przedstawicieli wszystkich państw członkowskich oraz szeroki konsensus. Stosowanie norm zharmonizowanych jest dobrowolne. Gdy jednak w obowiązkowym akcie prawnym zawarte jest odwołanie do takich norm, wówczas nabierają one takiego samego znaczenia, jak obowiązujący dokument podstawowy. W tej sytuacji norma zharmonizowana traci swój charakter dobrowolnego stosowania.

Europejskie prace normalizacyjne są prowadzone zgodnie z Nowym Podejściem, które przedstawione zostało w Uchwale Rady UE z dnia 7 maja 1985 r. Wcześniej obowiązywało tzw. Stare Podejście. Dyrektywy określały szczegółowe przepisy techniczne, zastępujące przepisy poszczególnych krajów. Miały one charakter zbliżony do norm technicznych i w znikomym stopniu uwzględniały dorobek normalizacji, zwłaszcza europejskiej. Adaptacja prawa w celu stymulowania postępu technicznego odbywała się poprzez wydawanie kolejnych dyrektyw, zmieniających dyrektywę główną. Organy państwowe miały możliwość interwencji przed umieszczeniem wyrobu na rynku. Bariery techniczne starano się usuwać bardziej poprzez ujednolicanie szczegółowych wymagań technicznych, dotyczących wytwarzania wyrobów, niż przez stawianie wymagań ogólnych bezpieczeństwa. Państwa członkowskie miały wprowadzić obowiązek uznawania i dopuszczania na swój rynek wyrobów zgodnych z wymaganiami dyrektywy, ale nie miały obowiązku wycofania własnych przepisów krajowych, nawet jeśli były one niezgodne z dyrektywą (dotyczyło to urządzeń umieszczanych wyłącznie na własnym rynku kraju członkowskiego) [13].

Nowe Podejście wprowadziło następujące zasady:

- 1) ograniczenie harmonizacji ustawodawstwa do wymagań zasadniczych, które musi spełniać wprowadzany na rynek UE wyrób, chcący korzystać ze swobodnego przepływu;
- 2) specyfikacje techniczne produktów spełniających zasadnicze wymagania przedstawione w dyrektywach są określone w normach zharmonizowanych;
- 3) zastosowanie norm zharmonizowanych lub innych norm jest dobrowolne, a wytwórca może zastosować inne specyfikacje techniczne celem wypełnienia wymagań stawianych wyrobowi;
- 4) wyroby wytworzone zgodnie z normami zharmonizowanymi korzystają z tzw. „domniemania zgodności z odpowiednimi wymaganiami zasadniczymi” [15].

Oprócz stworzenia zasad Nowego Podejścia konieczne stało się ustalenie warunków, które umożliwiłyby wiarygodną ocenę zgodności. W związku z tym wyłoniła się istotna kwestia, dotycząca budowania zaufania poprzez kompetencje jednostki dokonującej tej oceny, przejrzystości procedur oraz opracowania zasad i schematów oceny zgodności. To z kolei doprowadziło do wydania w 1989 r. przez Radę UE uchwały w sprawie Globalnego Podejścia, będącego uzupełnieniem Nowego Podejścia. Znalazły się tu wytyczne w zakresie oceny zgodności: stosowanie ujednoliconych procedur oceny zgodności i jej elementów składowych (tzw. moduły, obejmujące fazę projektowania i wytwarzania), stosowanie europejskich norm dotyczących zarządzania jakością i wymagań wobec jednostek zajmujących się systemami zarządzania jakością, promowanie systemów akredytacji i technik porównawczych, promowanie porozumień o wzajemnym uznawaniu dotyczących certyfikacji (w sferze nieuregulowanej), minimalizowanie różnic zwią-

zanych z kontrolą jakości (np. w systemach kalibracji i metrologii, laboratoriach badawczych, jednostkach akredytujących, certyfikujących i kontrolujących) pomiędzy państwami członkowskimi i sektorami przemysłowymi [16].

Proces powstawania norm zharmonizowanych jest długi i powolny. Są one ściśle powiązane z poszczególnymi dyrektywami Nowego Podejścia. Pierwszy etap wdrażania dyrektywy to opracowanie jej przez Komisję Europejską. Po uzyskaniu opinii Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów propozycja treści aktu jest przedstawiana Radzie UE. W przypadku dyrektyw kolejowych następnym krokiem jest opracowanie na ich podstawie szczegółowych specyfikacji TSI (wcześniej opracowywane przez AEIF, od 2004 r. przez ERA) i norm zharmonizowanych (rys. 1). Tworzenie tych przepisów ma się przyczynić do wprowadzenia technicznej kompatybilności i wzmocnienia pozycji konkurencyjności kolei w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Z tego powodu normy krajowe pozostają w tyle za normami europejskimi. Należy jednak nadmienić, że konsensus przy definiowaniu tych przepisów w rozszerzającej się UE jest coraz trudniejszy, gdyż razem z normami funkcjonują inne uregulowania techniczne, generujące trudności finansowe i gospodarcze.

Dyrektywy zawierają wymagania zasadnicze dla kolei jako całości oraz dla poszczególnych podsystemów (np. droga kolejowa, zasilanie trakcyjne, system sterowania ruchem). Wymagania te są omówione i doprecyzowane w specyfikacjach TSI dotyczących istniejących podsystemów. Przykłady zasadniczych wymagań narzucanych przez dyrektywy to: bezpieczeństwo, ochrona środowiska naturalnego, kompatybilność techniczna, niezawodność techniczna.

Specyfikacje TSI określają tzw. parametry bazowe, które dokładnie i szczegółowo opisują poszczególne podsystemy, umożliwiając unifikację rozwiązań technicznych i wzajemną akceptację dopuszczeń. Przykładem parametru bazowego jest geometria toru lub elektryczna charakterystyka systemu zasilania trakcyjnego, zdefiniowane poprzez przywołanie odpowiednich norm, których stosowanie zapewnia odpowiednie funkcjonowanie urządzeń kolejowych. Normy mogą także narzucać metody sprawdzenia, czy parametry bazowe podsystemu są właściwe [10].

W ramach podsystemów specyfikacje TSI wymieniają składniki interoperacyjności, czyli wyroby kolejowe, które podlegają wzajemnej akceptacji badań i dopuszczeń. Także w tym obszarze ważną rolę odgrywają odwołania do odpowiednich norm, definiujących wymagania dla tych składników oraz określających metody sprawdzenia, czy wymagania te są spełnione. Dyrektywy o interoperacyjności kolei definiują składniki jako wszelkie elementy całości, grupy części składowych, podzespoły lub pełne zespoły sprzętowe włączone lub mające zostać włączone do odpowiedniego dla nich podsystemu. Pojęcie to obejmuje zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne (np. oprogramowanie).

Dla podsystemów i składników interoperacyjności specyfikacje TSI określają moduły oceny zgodności lub przydatności do stosowania (dla składników) oraz weryfikacji zgodności (dla podsystemów).

Podsumowując można powiedzieć, że jeśli dyrektywy Nowego i Globalnego Podejścia będą stosowane przez wszystkich uczestników wspólnego rynku, to swobodny przepływ towarów i osób stanie się faktem, a zasady oceny zgodności wyrobów będą jednolite.

Należy też wspomnieć o korzyściach płynących z europejskiej współpracy w zakresie normalizacji. Są to: dostęp do informacji o nowych zamierzeniach dotyczących oceny

zgodności wyrobów kolejowych, możliwość wymiany doświadczeń i informacji dotyczących sytuacji w europejskiej ocenie zgodności, nawiązanie współpracy pomiędzy organizacjami, które wytypowały swoich przedstawicieli do udziału w normalizacyjnych pracach grup roboczych.

7. PODSUMOWANIE

Polityka transportowa jest jedną z najważniejszych polityk UE, ponieważ umożliwia realizację dwóch z czterech podstawowych swobód, które UE chce zapewnić swoim obywatelom: swobodę przemieszczania się ludzi i towarów. Transport kolejowy zajmuje w tej polityce szczególne miejsce. Wpływa na to z pewnością fakt, że kolej jest najbardziej proekologiczną i najbardziej bezpieczną gałęzią transportu. Mimo to cały czas przegrywa z transportem drogowym, ponieważ jest niekonkurencyjna. Dlatego działania Unii Europejskiej koncentrują się na wyrównaniu konkurencji międzygałęziowej oraz na budowie jednolitego, europejskiego systemu kolejowego.

Dostrzeżone korzyści z rozwoju transportu kolejowego zaowocowały wieloma regulacjami prawnymi, organizacyjnymi i technicznymi na wspólnym rynku UE, których wdrożenie w poszczególnych państwach członkowskich spowoduje, że jednolity, europejski system kolejowy stanie się faktem.

Rozwój wspólnego rynku europejskiego oraz budowa transeuropejskiego systemu kolejowego powodują, że jednym z najistotniejszych narzędzi polityki transportowej UE jest europejska ocena zgodności wyrobów kolejowych. Na prawidłowo funkcjonujący system oceny zgodności wyrobów kolejowych składa się wiele elementów. Należą do nich: dostosowania prawne i techniczne, stworzenie odpowiedniej struktury instytucjonalnej, normalizacja, akredytacja, badania, certyfikacja wyrobów, efektywny i dobrze zorganizowany nadzór rynku. Skuteczność tego systemu jest uwarunkowana współpracą wszystkich tych elementów, ich odpowiednim funkcjonowaniem i stałym ulepszaniem. Bezpieczeństwo w transporcie jest nadrzędnym celem wszelkich działań unijnych, dlatego każdy producent musi zadbać, by jego wyrób przeszedł odpowiednie badania w akredytowanych laboratoriach i miał wszelkie konieczne zezwolenia lub dopuszczenia do eksploatacji.

Duży problem stanowi harmonizacja prawna i techniczna. Różne rozwiązania stosowane w poszczególnych krajach są przeszkodą w integracji kolejowego systemu europejskiego i w budowie sieci kolei dużych prędkości. Osiągnięcie tych zamierzeń wymaga wprowadzenia interoperacyjności systemów kolejowych. Dlatego niezwykle istotna na tym polu jest aktywna działalność przedstawicieli z różnych krajów europejskich w zakresie tworzenia jednolitego prawa, umożliwiającego w przyszłości stworzenie europejskiego systemu kolejowego. Chodzi tu o reprezentantów jednostek notyfikowanych, normalizacyjnych i akredytacyjnych.

System oceny zgodności powinien być przyjazny wszystkim przedsiębiorcom — producentom i dostawcom wyrobów kolejowych na jednolity rynek europejski. Współpraca w tej dziedzinie na płaszczyźnie europejskiej powinna być prowadzona na bieżąco i powinny w niej uczestniczyć wszystkie państwa członkowskie. Należy dążyć do ujednolicenia zasad i procedur oceny zgodności oraz harmonizacji w obszarze normalizacji. Umożliwi to, być może już w niedalekiej przyszłości, akceptację raz przebadanego i certyfikowanego wyrobu we wszystkich krajach Unii Europejskiej.

BIBLIOGRAFIA

1. Dyrektywa 91/440/WE Rady UE z dn. 29.07.1991 r. *O rozwoju kolejnictwa wspólnoty.*
2. Dyrektywa 95/18/WE Rady UE z dn. 19.06.1995 r. *O zasadach udzielania koncesji na działalność przewozową.*
3. Dyrektywa 95/19/WE Rady UE z dn. 19.06.1995 r. *O zasadach alokacji zdolności przepustowej linii i pobierania opłat za jej użytkowanie.*
4. Dyrektywa 96/48/WE Rady UE z dn. 23.07.1996 r. *O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, Załącznik IV.*
5. Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady UE z dn. 19.03.2001 r. *O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.*
6. Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady UE z dn. 29.04.2004 r. *W sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowej.*
7. Dyrektywa 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady UE z dn. 29.04.2004 r. zmieniająca: dyrektywę Rady 96/48/WE *O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości* i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/16/WE *O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.*
8. Dyrektywa 2007/32/WE Komisji Europejskiej z dn. 01.06.2007 r. zmieniająca Załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE *w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości* i Załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady *w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.*
9. Norma PN-EN ISO/IEC 17000:2006 *Ocena zgodności — terminologia i zasady ogólne.*
10. Pawlik M.: Rola dobrowolnych norm technicznych w tworzeniu transeuropejskiego systemu kolei. *Normalizacja*, 2006 nr 8.
11. Polski system oceny zgodności i kontrola wyrobów podlegających dyrektywom Nowego Podejścia — Przewodnik. UOKiK, Warszawa 2005.
12. Raczyński J.: Europejskie instytucje kolejowe (5) — UIC. *Technika Transportu Szybowego*, 2003 nr 7—8.
13. Rola i znaczenie norm zharmonizowanych w procedurach oceny zgodności zawartych w dyrektywach UE. Seminarium szkoleniowe, Ośrodek Doskonalenia Kadr SIMP, Warszawa 2005.
14. Ustawa o systemie oceny zgodności z dn. 30.08.2002 r. (Dz. U. Nr 166, poz. 1360 z późn. zm.).
15. Ustawa o transporcie kolejowym z dn. 28 marca 2003 r. (Dz. U. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.).
16. Wdrażanie dyrektyw opartych na koncepcji Nowego i Globalnego Podejścia — Przewodnik. Komisja Europejska, Warszawa 2000.
17. Zymonik Z.: IRIS — nowy standard zarządzania jakością dla przemysłu kolejowego. *Problemy Jakości*, 2007 nr 11.