

Marek Pawlik

Analiza obowiązków podmiotów zamawiających i realizujących modernizację linii kolejowych w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji

W Opisach Przedmiotów Zamówienia (OPZ) i innych dokumentach wiążących zamawiających z wykonawcami modernizacji linii kolejowych mamy do czynienia z różnymi zapisami określającymi obowiązki wykonawców w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji. Pośrednio zapisy te w niektórych przypadkach definiują również działania, jakie musi podjąć zamawiający, aby uzyskać „zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu”. W celu uzyskania takiego zezwolenia konieczne jest złożenie wniosku do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przy czym wniosek – zgodnie z zapisami Ustawy o Transporcie Kolejowym [8] – może być złożony przez producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcę, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora lub podmiot zamawiający. Tak szeroka lista podmiotów, które mogą występować z wnioskiem do UTK, powoduje konieczność precyzyjnego określenia obowiązków wykonawców i zamawiających, związanych stosownymi umowami.

Definicja podsystemów

System kolei – zgodnie z prawem [8, 5] – dzieli się na pięć podsystemów strukturalnych i trzy podsystemy określone jako eksploatacyjne. Do podsystemów strukturalnych zaliczają się: podsystem infrastruktura, podsystem energia, podsystem sterowanie – urządzenia przytorowe, podsystem sterowanie – urządzenia pokładowe, podsystem tabor. Do podsystemów eksploatacyjnych zaliczają się: podsystem ruch kolejowy, podsystem utrzymanie, podsystem aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych. „Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji” ma zastosowanie wyłącznie do podsystemów strukturalnych. Natomiast podsystemy strukturalne współtworzące linie kolejowe to wyłącznie: podsystem infrastruktura, podsystem energia i podsystem sterowanie – urządzenia przytorowe.

Poszczególne podsystemy obejmują:

- podsystem infrastruktura: tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne, w tym mosty, tunele, przepusty, infrastrukturę towarzyszącą na stacjach, w tym perony i strefy dostępu z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, oraz urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne;
- podsystem energia: system zasilania w energię elektryczną, w tym linie napowietrzne, i znajdującą się na pokładzie pojazdu kolejowego część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej;
- podsystem sterowanie – urządzenia przytorowe: wszelkie przytorowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci kolejowej wraz z urządzeniami do zapewnienia komunikacji i oprogramowaniem urządzeń sterowania.

Przy tak zdefiniowanym zakresie poszczególnych podsystemów – zgodnie z branżową nomenklaturą – podsystemy te należałoby określić odpowiednio jako:

- drogę kolejową,
- zasilanie trakcyjne,
- sterowanie ruchem kolejowym (srk), łączność, bezpieczną kontrolę jazdy pociągu (bkjp).

Definicja poszczególnych podsystemów to pierwszy krok do określenia zakresu obowiązków podmiotów zamawiających i wykonujących modernizację linii kolejowych. Stosowany niekiedy w umowach najbardziej ogólny zapis:

OPZ (wersja a): „wykonawca zobowiązany jest do uzyskania certyfikatów weryfikacji WE dla wszystkich podsystemów”

nie może być rozumiany jako zobowiązanie wykonawcy do uzyskania „certyfikatów weryfikacji WE podsystemu” dla podsystemów nieobjętych zleceniem. Zlecenie modernizacji urządzeń sterowania nie może wymagać uzyskania „certyfikatu weryfikacji WE” dla zasilania. Gdyby tak było, Jednostka Notyfikowana, oceniając podsystem energia i stwierdzając jego niezgodność z wymaganiami wspólnotowymi, zmuszałaby wykonawcę do modernizacji podsystemu pozostającego poza zakresem zlecenia i podsystemu nieuwzględnionego w kalkulacji oferty. Działanie takie byłoby także niezgodne z ogólnymi przepisami prawa oraz niezgodne ze zdrowym rozsądkiem. Tak więc zapis, mimo że jest ogólny, w wielu przypadkach będzie prowadził do jednego certyfikatu dla jednego podlegającego modernizacji podsystemu. Oczywiście jeśli modernizacji podlegają dwa lub trzy podsystemy, certyfikatów będzie odpowiednio więcej. Wykonawca na bazie zapisów prawa zobowiązany jest także do wystawienia dla każdego podsystemu (lub podsystemów) „deklaracji weryfikacji WE podsystemu”.

OPZ (wersja b): „wykonawca zobowiązany jest do uzyskania certyfikatów weryfikacji WE dla wszystkich podsystemów na wszystkich etapach realizacji projektu”

Tak uzupełniony zapis wymaga od wykonawcy dodatkowo uzyskania dla każdego podsystemu objętego modernizacją „pośredniego certyfikatu weryfikacji WE na etapie projektu” i „pośredniego certyfikatu weryfikacji WE na etapie budowy”. Certyfikatów pośrednich nie wymaga zapis w „wersji a”, gdyż „pośrednie certyfikaty weryfikacji WE” są opcjonalne – może ich żądać zamawiający na bazie umowy z wykonawcą. Oczywiście istniejąca umowa

o takie wymaganie może być uzupełniona, ale na każdą zmianę umowy muszą się zgodzić obie strony.

„Pośredni certyfikat weryfikacji WE na etapie projektu” może być wydany zarówno wówczas, gdy ocena zgodności podsystemu z wymaganiami wspólnotowymi prowadzona jest z wykorzystaniem oceny systemu zarządzania jakością u wykonawcy, jak i wówczas, gdy ocena systemu zarządzania jakością u wykonawcy nie jest prowadzona [1].

„Pośredni certyfikat weryfikacji WE na etapie budowy” może być wydany wówczas, gdy ocena zgodności podsystemu z wymaganiami wspólnotowymi prowadzona jest bez oceny systemu zarządzania jakością u wykonawcy. Jeśli ocena zgodności podsystemu z wymaganiami wspólnotowymi prowadzona jest z wykorzystaniem oceny systemu zarządzania jakością u wykonawcy, wówczas „certyfikat systemu zarządzania jakością” zastępuje „pośredni certyfikat weryfikacji WE na etapie budowy” [1].

„Certyfikat weryfikacji WE podsystemu” jest certyfikatem końcowym, zamykającym proces oceny podsystemu strukturalnego z wynikiem pozytywnym. Jeśli tworzony jest typ podsystemu, w odniesieniu do którego prowadzona będzie w przyszłości ocena zgodności z typem, to wydawany jest „certyfikat badania typu WE” [1].

Proces dopuszczania podsystemów do eksploatacji

Proces dopuszczania podsystemów do eksploatacji opisany jest zarówno w prawie polskim, jak i wspólnotowym [1, 3, 4, 5, 8]. Zarówno dla potrzeb uzyskania końcowego certyfikatu, jak i „pośrednich certyfikatów weryfikacji WE podsystemów”, konieczne jest złożenie stosownego wniosku do Notyfikowanej Jednostki Certyfikującej. Wniosek taki może zostać złożony przez producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcę, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiot zamawiający.

Jednostka przyjmuje wniosek i jeśli jest poprawny, przystępuje do weryfikacji WE podsystemu. Zadania jednostki notyfikowanej, odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu, rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy i końcowej akceptacji podsystemu. Obejmują one również weryfikację interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego dany podsystem jest włączany. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządcą, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający są obowiązani przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.

Jednostka notyfikowana prowadząca weryfikację zgodności z wymaganiami wspólnotowymi w końcowej ocenie zobowiązana jest do uwzględnienia między innymi zgodności z certyfikatami pośrednimi, jeśli były wydane, a także kompletności i poprawności deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz kompletności i poprawności świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. Jeśli końcowa ocena podsystemu jest pozytywna, wydawany jest „certyfikat weryfikacji WE podsystemu”. Certyfikat taki potwierdza zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei. Razem z certyfikatem Notyfikowana Jednostka Certyfikująca przekazuje dokumentację z procesu oceny podsystemu.

Na bazie „certyfikatu weryfikacji WE podsystemu” producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządcą, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia „deklarację weryfikacji WE podsystemu”. Do deklaracji dołącza się dokumentację techniczną, „certyfikat weryfikacji WE podsystemu” i dokumentację z procesu oceny zgodności podsystemu, opracowaną przez Notyfikowaną Jednostkę Certyfikującą.

„Deklarację weryfikacji WE podsystemu” wraz z załącznikami producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządcą, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający załącza do „wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji”. Z zapisów Ustawy o Transporcie Kolejowym nie wynika jasno, że wniosek taki powinien być składany przez ten sam podmiot, który wystawił „deklarację weryfikacji WE podsystemu”. Jednocześnie ustawa [8] jednoznacznie stwierdza, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nie może zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji tworzących system kolei podsystemów strukturalnych, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei.

OPZ (wersja c): „wykonawca zobowiązany jest do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla wszystkich podsystemów”

OPZ (wersja c1): „wykonawca zobowiązany jest do uzyskania certyfikatów weryfikacji WE dla wszystkich podsystemów i wystawienia deklaracji WE dla wszystkich podsystemów oraz uzyskania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla wszystkich podsystemów”

Zapisy w „wersji c” i w „wersji c1” są tożsame. W przypadku takich zapisów, podobnie jak w przypadku zapisu w „wersji a”, nie jest to zobowiązanie wykonawcy do uzyskania „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji” dla podsystemów nieobjętych zleceniem. Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania „certyfikatu weryfikacji WE podsystemu” (lub podsystemów), wystawienia „deklaracji weryfikacji WE podsystemu” (lub podsystemów) oraz złożenia wniosku do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze wszystkimi wymaganymi załącznikami i uzyskania „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji”. Wykonawca nie jest zobowiązany do uzyskania i przekazania zamawiającemu „pośrednich certyfikatów weryfikacji WE podsystemu” (lub podsystemów).

OPZ (wersja d): „wykonawca zobowiązany jest do uzyskania certyfikatów weryfikacji WE dla wszystkich podsystemów na wszystkich etapach ich realizacji, wystawienia deklaracji WE dla wszystkich podsystemów oraz uzyskania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla wszystkich podsystemów”

OPZ (wersja d1): „wykonawca zobowiązany jest do uzyskania certyfikatów weryfikacji WE dla wszystkich podsystemów na etapach projektu i końcowych prób, wystawienia deklaracji WE dla wszystkich podsystemów oraz uzyskania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla wszystkich podsystemów”

Zapis w „wersji d” w stosunku do zapisu w „wersji c” rozszerza zobowiązania wykonawcy o uzyskanie i przekazanie zamawiającemu „pośrednich certyfikatów weryfikacji WE podsystemu” (lub podsystemów). Zapis może oczywiście wskazywać, dla jakich etapów

wykonawca ma uzyskać i przekazać zamawiającemu certyfikaty pośrednie. Przykładowo zapis w „wersji d1” nie wymaga od wykonawcy uzyskania „pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu na etapie budowy”.

Analiza obowiązków stron w przypadku rozbudowanych zapisów w OPZ

OPZ (wersja e): „Wykonawca jest zobowiązany zlecić notyfikowanej jednostce certyfikującej ocenę zgodności każdego podsystemu na każdym etapie (projektu, budowy i końcowych prób podsystemu) zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. 2007, Nr 16, poz. 94 z późn. zm.), która wdraża regulacje Dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz właściwych Dyrektyw i Decyzji Komisji Europejskiej. W wyniku przeprowadzonej przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą ocenę zgodności i uzyskanych wszystkich niezbędnych pośrednich certyfikatów weryfikacji WE podsystemu oraz certyfikatu weryfikacji WE podsystemu Wykonawca ma obowiązek wystawienia pośrednich deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

Wykonawca dostarczy Zamawiającemu dla każdego z podsystemów deklarację weryfikacji WE oraz całość dokumentacji przebiegu oceny zgodności wraz z certyfikatami pośrednimi weryfikacji WE i certyfikatami weryfikacji WE wydanymi przez jednostkę notyfikowaną.

Wykonawca poniesie wszystkie koszty związane z realizacją procesu oceny zgodności, w tym koszty wynagrodzenia jednostki notyfikowanej.

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

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

Pierwszy akapit jest niemal stuprocentowym odpowiednikiem zapisu w „wersji b”. Jedyna różnica dotyczy „pośrednich deklaracji WE podsystemu” (lub podsystemów). Wydawanie takich deklaracji nie jest jeszcze uwzględnione w prawie polskim. Jest natomiast uwzględnione w Dyrektywie Komisji Europejskiej 2011/18/UE. Ponieważ zapisy dyrektyw stanowią wytyczne do prawa krajowego i obowiązują dopiero po wprowadzeniu do prawa krajowego, wymóg wystawienia przez wykonawcę „pośrednich deklaracji weryfikacji WE podsystemu” (lub podsystemów) jest bezpodstawny do czasu zmiany prawa polskiego. Ponieważ prace nad odpowiednią zmianą polskiego prawa trwają, więc zamawiający mogą na przykład nie mieć podstaw do żądania „pośrednich deklaracji weryfikacji WE podsystemu na etapie projektu” i mieć je dla „pośrednich deklaracji weryfikacji WE podsystemu na etapie budowy” (lub podsystemów).

Drugi akapit jest stuprocentowym odpowiednikiem zapisu w „wersji b”. Jest także w pełni zgodny z obowiązującymi polskimi przepisami prawnymi.

Trzeci akapit nie pozostawia wątpliwości co do tego, że koszty przeprowadzenia oceny zgodności dla podsystemu (lub podsystemów) ponosi wykonawca. Oznacza to, że powinny one być uwzględnione w kalkulacji ceny. Koszty te mogą także wystąpić jako osobna pozycja w wymaganym przez zamawiającego „rozbiciu ceny ofertowej”.

Czwarty akapit przesądza, że certyfikaty i deklaracje dla podsystemu (lub podsystemów), a także dokumenty potwierdzające proces oceny zgodności, muszą być dostępne w języku polskim. Wymóg ten dotyczy także dokumentów potwierdzających zgodność z wymaganiami zasadniczymi składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie (lub podsystemach). W odniesieniu do składników interoperacyjności oznacza to, że w języku polskim dostępne muszą być „deklaracje zgodności WE składników interoperacyjności”.

Piąty akapit pozwala zamawiającemu na żądanie od wykonawcy poprawek i uzupełnień dokumentacji załączanej do „wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu”, jeśli takich poprawek lub uzupełnień wymaga Urząd Transportu Kolejowego.

Zapis w „wersji e” nie wymaga od wykonawcy uzyskania „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu” (lub podsystemów). Tym samym nie wymaga od wykonawcy także złożenia „wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu” (lub podsystemów). Z wnioskiem takim, zgodnie z zapisami umowy i zgodnie z polskim prawem, występuje wówczas zamawiający.

OPZ (wersja e1): zapis w „wersji e” uzupełniony szóstym akapitem: „Ponadto Wykonawca przeprowadzi i przedstawi ocenę wpływu zmian technicznych, eksploatacyjnych i organizacyjnych na bezpieczeństwo systemu kolejowego (w przypadku zmian mających wpływ na bezpieczeństwo) oraz analizę ryzyka (w przypadku zmian znaczących), zgodnie z wymogami Rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24.04.2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust.3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zamawiający zastrzega sobie prawo weryfikacji przeprowadzonej oceny”.

Akapit szósty jest odwzorowaniem zmian procedury certyfikacji, wprowadzonych wspomnianą już Dyrektywą Komisji Europejskiej 2011/18/UE [4]. Wymaga ona, aby zgodnie z zapisami rozporządzenia 352/2009 o wycenie i ocenie ryzyka [7], przeprowadzić analizę zmian wprowadzanych w systemie kolei wówczas, gdy zabudowywane są nowe podsystemy strukturalne. Dotyczy między innymi bezpiecznej integracji podsystemów strukturalnych oraz bezpiecznej integracji podsystemów strukturalnych z systemem kolejowym, do którego są one włączane [2, 3, 5, 7]. Analiza zmian przeprowadzana jest przez wykonawcę i poddawana niezależnej ocenie. Niezależna ocena może być prowadzona przez niezależną wewnętrzną strukturę wykonawcy lub przez zewnętrzną niezależną jednostkę oceniającą. Rozporządzenie Komisji Europejskiej o wycenie i ocenie ryzyka obowiązuje bezpośrednio. Rozporządzenie to uzupełniło Dyrektywę 2004/49/WE [2], a zmiany wprowadzone Dyrektywą 2011/18/UE [4] wyłącznie doprecyzowują działania na styku dyrektywy o interoperacyjności i dyrektywy o bezpieczeństwie kolei.

OPZ (wersja f): „Uzyskanie wymaganych dopuszczeń, certyfikatów itd., niezbędnych do dopuszczenia linii kolejowej do budowy i eksploatacji, w tym certyfikację każdego podsystemu linii kolejowej, zgodnie z zapisami odpowiednich TSI i Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE, z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.

Wykonawca jest zobowiązany uzyskać certyfikaty dla każdego podsystemu lub określone części podsystemów na każdym z następujących etapów: a) projektowania, b) budowy (w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, produkcja, montaż składników oraz całościowe dostawianie), c) końcowych prób podsystemu”.

Zapis w „wersji f” jest odpowiednikiem zapisu w „wersji d”, przy czym jasno wskazuje, że wykonawca musi uzyskać zarówno certyfikat końcowy, jak i oba certyfikaty pośrednie. Zgodnie z obowiązującym prawem i treścią zapisu wykonawca nie jest zobowiązany do wystawienia „pośrednich deklaracji weryfikacji WE podsystemów”, ale jest zobowiązany do wystawienia „deklaracji weryfikacji WE podsystemu” (lub podsystemów) dla podsystemów objętych zamówieniem po uzyskaniu „certyfikatów weryfikacji WE podsystemu” (lub podsystemów).

Wymóg „uzyskania wymaganych dopuszczeń niezbędnych do dopuszczenia linii kolejowej do budowy” nie odzwierciedla zapisów Ustawy o Transporcie Kolejowym [8], która mówi o „pozwoleniu na budowę linii kolejowej”. Zapis ten mógłby być interpretowany jako wynikający z prawa budowlanego, ale tam mamy do czynienia ze zgodami, uzgodnieniami i decyzjami, co do których obowiązki zamawiającego i wykonawcy są z reguły określone w innym miejscu umowy. Dopuszczanie w świetle prawa budowlanego dotyczy wyrobów budowlanych, a nie obiektów projektowanych i budowanych z wykorzystaniem tych wyrobów.

Zapis w „wersji f” nie obejmuje analizy bezpiecznej integracji podsystemów strukturalnych oraz bezpiecznej integracji podsystemów strukturalnych z systemem kolejowym, do którego podsystemy te są włączane. Analiza taka, jako leżąca poza zamówieniem, zgodnie z przepisami prawa może zostać przeprowadzona przez zamawiającego.

Uwagi końcowe

Jak pokazała powyższa analiza, zapisy dotyczące certyfikacji podsystemów i dopuszczania podsystemów do eksploatacji w umowach pomiędzy zamawiającymi i wykonawcami są różne i pociągają za sobą różny podział obowiązków pomiędzy stronami.

Wydawanie zarówno „pośrednich deklaracji weryfikacji WE podsystemów”, jak i „deklaracji weryfikacji WE podsystemów” opiera się na odpowiednich „pośrednich certyfikatach weryfikacji WE podsystemów” i „certyfikatach weryfikacji WE podsystemów”. Bez odpowiednich certyfikatów wydawanie deklaracji jest bezprawne.

Biorąc pod uwagę to, że projekty są niekiedy zmieniane podczas budowy, co prowadzi do tworzenia tak zwanych projektów powykonawczych, stwierdzić należy, że przy zachowaniu zgodności z prawem możliwe jest wydanie „certyfikatu weryfikacji WE podsystemu na etapie projektu” po rozpoczęciu budowy, a nawet wówczas, gdy budowa dobiega końca. Uniemożliwić to mogą zapisy w umowie, na przykład odnoszące się do fazowania realizacji umowy. Niezależnie od stanu zaawansowania budowy projekt podlega pełnej analizie zgodności z prawem wspólnotowym. Konsekwencje ewentualnych niezgodności obciążają wykonawcę. Niezgodności mogą wiązać się

z brakami i błędami w dokumentacji. Wówczas wymagane jest uzupełnienie lub poprawienie dokumentacji projektowej. Ocena projektu może także wykazać niezgodność z wymaganiami w odniesieniu do prac już zrealizowanych, dlatego współpracę z wybraną Jednostką Notyfikowaną należy rozpocząć już na etapie projektowania.

Jeśli zamówienie dotyczy kilku podsystemów, to żaden z zapisów „wersje od a do f” nie wymaga uzyskiwania certyfikatów czy wystawiania deklaracji dla różnych podsystemów w tym samym czasie jeśli nie wynika to na przykład z zapisów dotyczących fazowania realizacji umowy. Także „wnioski o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji” dla każdego podsystemu mogą być składane osobno i osobno wydawane są „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji”.

Podział obowiązków pomiędzy zamawiającymi i wykonawcami będzie miał także odzwierciedlenie we wpływie czasu potrzebnego na złożenie wniosku i czasu potrzebnego na rozpatrzenie „wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji” na czas realizacji umowy.

Autor

dr inż. **Marek Pawlik** – Instytut Kolejnictwa.

Bibliografia

- [1] Decyzja Komisji Europejskiej z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE.
- [2] Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei.
- [3] Dyrektywa Komisji 2013/9/UE z dnia 11 marca 2013 r. zmieniająca załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
- [4] Dyrektywa Komisji Europejskiej 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniająca załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
- [5] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
- [6] Opisy Przedmiotu Zamówienia (OPZ) dla projektów realizowanych w ramach programu POliŚ (dla zapisów w OPZ w wersjach: e, e1 i f).
- [7] Rozporządzenie Komisji (WE) NR 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.
- [8] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o Transporcie Kolejowym (Dz. U. 2003, Nr 86, poz. 789) z późniejszymi zmianami; Wykorzystano tekst skonsolidowany, opracowany na podstawie: Dz. U. 2007, Nr 16, poz. 94; Nr 176, poz. 1238; Nr 191, poz. 1374; Dz. U. 2008, Nr 59, poz. 359; Nr 144, poz. 902; Nr 206, poz. 1289; Nr 227, poz. 1505; Dz. U. 2009, Nr 1, poz. 3; Nr 18, poz. 97; Nr 19, poz. 100; Nr 98, poz. 817; Nr 115, poz. 966; Nr 157, poz. 1241; Nr 214, poz. 1658; Dz. U. 2011, Nr 5, poz. 13; Nr 102, poz. 586; Nr 106, poz. 622; Nr 187, poz. 1113; Nr 205, poz. 1209; Nr 227, poz. 1367; Nr 230, poz. 1372; Nr 233, poz. 1381.