

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/wymagania-krajowe/porozumienie-gig-cen/15042,Porozumienie-GIG-CEN.html>
17.04.2024, 19:58

Weryfikacja pojazdów niezgodnych z TSI w procesie dopuszczenia do eksploatacji jest prowadzona głównie w oparciu o przepisy krajowe. Na terenie Rzeczypospolitej Polskiej będą to specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne umieszczone na Liście Prezesa UTK. W przypadku pojazdów niezgodnych z TSI, dopuszczonych uprzednio do eksploatacji w innym państwie członkowskim UE, zastosowanie znajduje zasada wzajemnego uznawania. Zasadę wzajemnego uznawania powinno się stosować w jak najszerszym zakresie, aby uniknąć niepotrzebnych wymagań i zbędnych weryfikacji, chyba że są one ściśle niezbędne na potrzeby kontroli zgodności technicznej pojazdu z odpowiednią siecią i nie są równoważne przepisom państwa członkowskiego pierwszego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

W celu realizacji zasady wzajemnego uznawania organy ds. bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Czeskiej, Węgier, Słowacji, Republiki Federalnej Niemiec, Austrii oraz Holandii podpisały w grudniu 2016 roku porozumienie w sprawie wzajemnego uznawania wyników badań prowadzonych w oparciu o przepisy krajowe jednego z państw – stron porozumienia (GIG-CEN). Obecne porozumienie stanowi aktualizację porozumienia z czerwca 2014 r. i jest spowodowane włączeniem w zakres podmiotowy przedmiotowego porozumienia organu ds. bezpieczeństwa Węgier.

Porozumienie ma zastosowanie do taboru konwencjonalnego oraz taboru dużych prędkości w odniesieniu do lokomotyw i taboru pasażerskiego. Porozumienie ma zastosowanie do weryfikacji prowadzonej w ramach następujących przypadków:

- nowych pojazdów, które przechodzą weryfikację w ramach wspólnej procedury dopuszczenia prowadzonej przez więcej niż jedno państwo – stronę porozumienia;
- pojazdów dopuszczonych do eksploatacji w jednym z państw – stron porozumienia, które:
 - mają uzyskać dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie – stronie porozumienia,
 - muszą uzyskać nowe dopuszczenie w ramach odnowienia lub rozszerzenia pierwotnego dopuszczenia.

W ramach porozumienia przepisy krajowe są przydzielone do jednej z trzech grup.

Grupa A zawiera:

- normy międzynarodowe,

- normy krajowe, które są uznawane za równoważne pod względem bezpieczeństwa kolejowego przepisom krajowym innych państw członkowskich.

Grupa C zawiera przepisy bezwzględnie konieczne i związane z charakterystykami infrastruktury technicznej pod względem bezpiecznej i interoperacyjnej eksploatacji na danej sieci (na przykład: skrajnia ładunkowa). Natomiast do grupy B zaliczono wszelkie przepisy, które nie wchodzą w zakres grupy A ani C lub które nie mogły jeszcze zostać zaklasyfikowane do jednej z tych grup.

Wobec powyższego podczas weryfikacji pojazdu niezgodnego z TSI, gdy przepisy techniczne w ramach danego parametru zostały zaklasyfikowane do kategorii A, a pojazd uzyskał dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie – stronie porozumienia, jednostka oceniająca może odstąpić od weryfikacji pojazdu, opierając się na wynikach badań przeprowadzonych w ramach procesu dopuszczenia w jednym z państw – stronie porozumienia. W takim przypadku, jednostka oceniająca powinna wskazać na tę okoliczność w ramach dokumentacji z procesu oceny, sporządzanej zgodnie z art. 23e ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym. Kwalifikacja przepisów technicznych do kategorii B lub C wymaga ich bezwzględnego sprawdzenia podczas procesu weryfikacji pojazdu niezgodnego z TSI przez jednostkę oceniającą odpowiednio w danym państwie – stronie porozumienia, w którym pojazd ma być eksploatowany.

PLIKI DO POBRANIA

[\[pdf\] Porozumienie GIG-CEN \(289.6 KB\)](#)

[\[pdf\] GIG-CEN tabele \(17.81 MB\)](#)