

Stanowisko Prezesa UTK w sprawie wydawania zezwoleń dla podsystemów strukturalnych

Wśród celów postawionych przez Komisję Europejską dla transportu kolejowego jest usunięcie przeszkód technicznych, administracyjnych i prawnych, które utrudniają wejście na krajowe rynki kolejowe. Harmonizacja techniczna ma pozwolić na utworzenie bardziej konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu oraz zwiększenie zainteresowania transportem kolejowym. Warto ponadto wskazać na wagę kwestii poprawy dostępności dla międzynarodowego transportu kolejowego portów wodnych, lotnisk, terminalów intermodalnych oraz bocznic kolejowych. Prezes UTK wziął pod uwagę również to, że część bocznic oraz terminalów intermodalnych jest wskazywana jako elementy sieci TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej). Z aktów prawnych publikowanych przez Unię Europejską, m.in.:

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20 października 2010 r., str. 22);
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20 grudnia 2013 r., str. 1);
- rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (Dz. Urz. UE L 3 z 6 stycznia 2017 r., str. 6);

wprost wynika dążenie do zapewnienia spójności całej europejskiej sieci kolejowej.

Jej osiągnięcie nie jest możliwe bez zapewnienia wspólnych i przejrzystych wymagań dla infrastruktury usługowej, takiej jak bocznic kolejowe.

Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK publikuje stanowisko w zakresie dopuszczalności stosowania składników interoperacyjności zabudowywanych na infrastrukturze, do której nie odnoszą się obowiązki wynikające z rozdziału 4a „Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej” ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”. Zgodnie z przepisami, poszczególne typy budowli i urządzeń kolejowych mogą być użytkowane na podstawie następujących dopuszczeń:

1. świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (zamknięty katalog rodzajów urządzeń i budowli wymagających uzyskania świadectwa, wskazany został w rozdziale 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych Dz. U. z 2014 r. poz. 720);
2. deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności (wskazane w poszczególnych Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) oraz w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2016 r. poz. 254).

Biorąc pod uwagę powyższe, możliwe jest zatem:

1. uzyskanie wyłącznie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (przykładowo dla podkładu stalowego, sygnalizatora kolejowego, urządzenia blokady liniowej, urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów);
2. objęcie wyrobu kolejowego deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności (przykładowo podnośniki peronowe);
3. uzyskanie zarówno świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, jak i deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

Należy pamiętać, że warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego ich egzemplarza. Zgodnie jednak z art. 22f ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu nie jest wymagane dla tych typów urządzeń i typów budowli, które zostały ujęte w poszczególnych TSI jako składniki interoperacyjności i objęte zostały deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

W związku z tym zapisem pojawiły się wątpliwości dotyczące możliwości stosowania wyrobów kolejowych na podstawie wyłącznie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności na obszarze bocznic kolejowych. Art. 3 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że do bocznic kolejowych nie stosuje się przepisów rozdziału 4a „Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej” (z wyjątkiem dot. krajowego rejestru infrastruktury - RINF). Zwrócić należy natomiast uwagę, że Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18 lipca 2008 r., str. 1) takiego wyłączenia nie przewiduje. **Biorąc zatem pod uwagę dążenie Unii Europejskiej do zapewnienia spójności sieci kolejowej, art. 22f ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym należy interpretować w tym kierunku, że prawidłowe jest stosowanie składników interoperacyjności posiadających deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania również na bocznicach kolejowych.** Analogicznie można przyjąć, że dopuszczalne jest stosowanie składników interoperacyjności w obszarze wskazanym w art. 22f ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, tj.:

- infrastrukturze prywatnej;
- sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych;
- infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;

- sieci kolejowych albo ich części nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI;
- przyznania odstępstw o których mowa w art. 25f ust. 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 6 pkt. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Reasumując, mając na uwadze zapis art. 22f ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym, za prawidłowe uznać należy wprowadzanie do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w wyżej wskazanych obszarach, wyłącznie na podstawie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania dla składnika interoperacyjności.

Warto przy tym dodać, że zarządcy infrastruktury zarządzający jedynie bocznicą kolejową mogą uzyskać certyfikat weryfikacji WE i wystawić deklarację weryfikacji WE w celu wykazania spełnienia wymagań zasadniczych i interoperacyjności infrastruktury. Takie rozwiązanie gwarantuje, że pojazd zgodny z TSI, zdolny do poruszania się po sieciach we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej, będzie mógł korzystać także z bocznicy portu morskiego, terminala towarowego lub innej ważnej infrastruktury położonej w Polsce.

Powyższe stanowisko nie dotyczy systemów transportowych różniących się technicznie od systemów kolei, dla których obowiązują postanowienia rozdziału 4a ustawy o transporcie kolejowym „Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”, a w szczególności kolei wąskotorowych oraz metra. Różnice w zakresie stosowanej skrajni, systemów zasilania, systemów sterowania ruchem kolejowym uniemożliwiają bezwarunkową akceptację wystawianych deklaracji WE, które poświadczają zgodność (przydatność do stosowania) z odmiennymi technicznie systemami kolejowymi.

Reasumując, na podstawie art. 22f ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym, możliwe jest szerokie stosowanie składników interoperacyjności, ponieważ Unia Europejska dąży do zapewnienia wspólnych wymagań prawnych zarówno dla infrastruktury liniowej jak i punktowej (w tym bocznic kolejowych). Wyroby będące składnikami interoperacyjności mogą być zatem zabudowywane na podstawie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności również w sytuacji wyłączenia stosowania rozdziału 4a „Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej” ustawy o transporcie kolejowym dla danej infrastruktury (jak np. bocznic kolejowych).