

Stanowisko Prezesa UTK dotyczące okresów przejściowych TSI Loc&Pass (aktualizacja z 7 kwietnia 2017 r.)

Mając na uwadze wątpliwości dotyczące zagadnienia okresów przejściowych stosowania TSI Loc&Pass, Prezes UTK na podstawie szczegółowej weryfikacji oraz konsultacji, prezentuje stanowisko dotyczące okresów przejściowych TSI

Na podstawie stanowiska Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, zawierającego interpretację przepisów rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1302/2014 z 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 228), zwanego dalej „TSI Loc&Pass 2014” oraz decyzji Komisji (UE) Nr 291/2011 z 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (Dz. Urz. UE. L 139 z 26 maja 2011 r., s.1), zwanej dalej „TSI Loc&Pass 2011”, należy uznać, co następuje.

Każdy nowo wyprodukowany pojazd kolejowy powinien spełniać wymagania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności obowiązujących w chwili jego dopuszczenia do eksploatacji. Aktualne specyfikacje dla lokomotyw i taboru pasażerskiego określa TSI Loc&Pass 2014. Ma ono zastosowanie do pojazdów trakcyjnych oraz wagonów pasażerskich, a na zasadzie dobrowolności może być także stosowane w odniesieniu do pojazdów specjalnych.

Obecnie dla nowo wyprodukowanych pojazdów istnieje możliwość skorzystania z odstępstw lub okresu przejściowego przewidzianego w TSI Loc&Pass 2014. Zgodnie z ogólnymi zasadami obowiązywania TSI zastosowanie wówczas znajdują wcześniej obowiązujące TSI, o ile również te TSI nie zostaną wyłączone na podstawie przepisów o odstępstwach lub przepisów przejściowych.

Jednakże z uwagi na fakt, że 1 czerwca 2017 r. kończy się okres przejściowy umożliwiający niestosowanie TSI Loc&Pass 2011, tabor korzystający z okresu przejściowego TSI Loc&Pass 2014 będzie musiał być zgodny z TSI Loc&Pass 2011. W niniejszym stanowisku Prezes UTK wskazuje zakres stosowania TSI Loc&Pass 2011 oraz TSI Loc&Pass 2014 po 31 maja 2017 r.

Okres przejściowy TSI Loc&Pass 2014

Okres przejściowy określony w TSI Loc&Pass 2014 ma zastosowanie do:

- projektów na zaawansowanym etapie realizacji,
- umów w trakcie wykonania,
- taboru zgodnego z istniejącym projektem.

Pojazdy należące do jednej z trzech ww. grup muszą dodatkowo spełniać jeden z obligatoryjnych warunków, tj.:

- jeżeli tabor jest objęty zakresem TSI Tabor dla kolei dużych prędkości z 2008 r. lub TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” dla kolei konwencjonalnych z 2011 r., to stosuje się odpowiednie TSI, w tym zasady wdrażania oraz okres ważności „certyfikatu badania typu lub projektu” (7 lat);
- jeżeli tabor nie jest objęty zakresem TSI Tabor dla kolei dużych prędkości z 2008 r. lub TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” dla kolei konwencjonalnych z 2011 r., dopuszczenie do eksploatacji jest wydawane w okresie przejściowym trwającym 6 lat od daty rozpoczęcia stosowania TSI Loc&Pass 2014.

Skorzystanie z okresu przejściowego TSI Loc&Pass 2014 oznacza, iż dany pojazd podlega weryfikacji na zgodność z wymaganiami zawartymi w TSI Loc&Pass 2011.

Okres przejściowy TSI Loc&Pass 2011

TSI Loc&Pass 2011 w art. 2 określa, że możliwa jest ocena zgodności pojazdu na jej podstawie wyłącznie do 31 maja 2017 r. w przypadku:

- projektów w zaawansowanym stadium realizacji,
- umów w trakcie wykonania oraz
- taboru konstrukcji istniejącej,

jednocześnie wskazując, że „cały tabor wprowadzony do eksploatacji po zakończeniu okresu przejściowego [...] musi być w pełni zgodny z niniejszą TSI [...]”. Powyższe oznacza, iż od 1 czerwca 2017 r. cały tabor objęty stosowaniem TSI Loc&Pass 2011, co do zasady, musi być z nią zgodny, o ile nie podlega weryfikacji na podstawie TSI Loc&Pass 2014.

W praktyce:

Zgodnie z art. 3 ust. 1 TSI Loc&Pass 2014 od 1 stycznia 2015 r. obowiązuje TSI Loc&Pass 2014 i co do zasady wszystkie nowo produkowane pojazdy kolejowe powinny być z nią zgodne. Możliwe jest jednak korzystanie z okresów przejściowych lub odstępstwa od stosowania TSI Loc&Pass 2014, a co za tym idzie weryfikacja zgodności pojazdu na podstawie TSI Loc&Pass 2011.

Dopuszczanie do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI Loc&Pass 2011 (korzystających z okresu przejściowego na niestosowanie TSI Loc&Pass 2011) w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem jest możliwe jedynie do 31 maja 2017 r., zgodnie z art. 2 ust. 2 TSI Loc&Pass 2011.

Wyjątkowo możliwe jest dopuszczenie typu pojazdu niezgodnego z TSI Loc&Pass 2011 po 31 maja 2017 r., jeżeli spełnione są łącznie dwa warunki:

1. udokumentowane odstępstwo od TSI Loc&Pass 2014 (art. 9 ust. 1 lit. b – f dyrektywy 2008/57/WE)
lub
udokumentowany okres przejściowy TSI Loc&Pass 2014 dla taboru zgodnego z istniejącym projektem (tabor konstrukcji istniejącej) do 1 stycznia 2021 r., zgodnie z pkt 7.1.1.2.1 w zw. z pkt 7.1.1.2.1 ppkt 3 TSI Loc&Pass 2014;
2. udokumentowane wyłączenie stosowania TSI Loc&Pass 2011 poprzez eksploatację poza siecią TEN na podstawie pkt 1.2 TSI Loc&Pass 2011 (wówczas weryfikacja powinna być przeprowadzona w oparciu o Listę Prezesa UTK).

Dopuszczanie do eksploatacji po 31 maja 2017 r. kolejnych egzemplarzy pojazdów w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem, ocenioną na podstawie wydanego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu niezgodnego z TSI, jest możliwe, o ile TSI Loc&Pass 2011 nie było stosowane z uwagi na inne przesłanki niż okres przejściowy wskazany tej TSI (np. eksploatacja pojazdu poza siecią TEN).

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., s. 1 z późn. zm.), zwana dalej „dyrektywą 2008/57/WE”, w art. 21 ust. 1 stanowi, że przed użyciem w sieci pojazd otrzymuje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, które wydaje krajowy organ do spraw bezpieczeństwa. Przepis ten wprowadził dla pojazdów

eksploatowanych na głównej sieci kolejowej tryb zezwoleniowy dopuszczania pojazdów do eksploatacji.

TSI Loc&Pass 2011 ma zastosowanie do całego nowego taboru w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych wskazanego w załączniku I do dyrektywy 2008/57/WE. Okres przejściowy stosowania TSI Loc&Pass 2011 dawał możliwość dopuszczania pojazdów kolejowych w trybie krajowym, tj. poprzez świadectwa dopuszczenia do eksploatacji. Koniec okresu przejściowego oznacza brak możliwości zastosowania trybu krajowego dopuszczenia do eksploatacji. Art. 2 TSI Loc&Pass 2011 wskazuje konieczność zastosowania tej TSI po 31 maja 2017 r.

W związku z powyższym, po 31 maja 2017 r. dla pojazdów dopuszczonych w tzw. trybie świadectwowym, eksploatowanych na głównej sieci kolejowej, nie ma możliwości wydania świadectwa dopuszczania do eksploatacji typu na czas określony ani bezterminowego, jak również nie ma możliwości przeprowadzenia procedury potwierdzenia zgodności wyrobu z typem.

Nie ulega natomiast zmianie procedura wydawania świadectw dopuszczenia dla pojazdów eksploatowanych na bocznicach kolejowych, infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm, w metrze, na sieciach kolejowych funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolei i przeznaczonych tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych, prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

Pojazdy modernizowane

Dla zmodernizowanego pojazdu kolejowego przeznaczonego do eksploatacji na krajowej sieci kolejowej o szerokości toru 1435 mm konieczne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o ile nie została wydana przez Prezesa UTK zgoda na odstępstwo od uzyskania zezwolenia dla pojazdu zmodernizowanego w trybie art. 23i ustawy o transporcie kolejowym. Należy przy tym podkreślić, że z punktu widzenia możliwości wydania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu zmodernizowanego, upływ okresu przejściowego TSI Loc&Pass 2011 nie ma znaczenia, ponieważ ocena takiego pojazdu w chwili obecnej odbywa się na podstawie TSI Loc&Pass 2014. Nie ma to jednak wpływu na konieczność stosowania pozostałych TSI, które mają zastosowanie dla danego pojazdu.

Dla pojazdów zmodernizowanych TSI Loc&Pass 2014 w pkt 7.1.2.3 określa zasady stanowiące podstawę jej stosowania. Najważniejsze z tych zasad są następujące:

1. części i podstawowe parametry podsystemu, na które prace modernizacyjne nie miały wpływu, są wyłączone z oceny zgodności z przepisami niniejszej TSI;
2. nowa ocena pod kątem wymagań niniejszej TSI jest wymagana tylko dla tych parametrów podstawowych w niniejszej TSI, które ulegają zmianie w wyniku danej modyfikacji;
3. w przypadku gdy w trakcie modernizacji nie można spełnić danego wymogu TSI ze względów ekonomicznych, modernizacja jest dopuszczalna, o ile oczywiście jest, że nastąpiła poprawa parametru podstawowego w kierunku określonym w TSI.

W odniesieniu do niemodernizowanej części pojazdu, możliwe jest nadal ograniczenie zakresu parametrów koniecznych do sprawdzenia, zgodnie z § 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2016 r., poz. 254).

Pojazdy specjalne

W odniesieniu do pojazdów specjalnych, w związku z upływem okresu przejściowego TSI Loc&Pass 2011, zachodzą na siebie dwa aspekty: zastosowanie TSI Loc&Pass 2011 do OTM i koniec okresu przejściowego tej TSI.

Jak wskazują postanowienia TSI Loc&Pass 2011, nie ma obowiązku stosowania tej TSI w odniesieniu do OTM, zatem dopuszczanie takich pojazdów do eksploatacji następuje bezpośrednio jako pojazdów niezgodnych z TSI. Zgodnie z punktem 7.1.1.3 TSI Loc&Pass 2011, w przypadku gdy wnioskodawca postanowi nie ustanawiać deklaracji weryfikacji WE, dopuszczanie do eksploatacji pojazdów OTM może być wydane zgodnie z art. 24 lub 25 dyrektywy 2008/57/WE, tj. w trybie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI.

Mając powyższe na uwadze, należy wskazać, że wraz z upływem okresu przejściowego stosowania TSI Loc&Pass 2011, tj. od 1 czerwca 2017 r., dopuszczanie do eksploatacji pojazdów specjalnych będzie możliwe jedynie w trybie zezwoleniowym (jako pojazdów niezgodnych z TSI).

Należy także podkreślić, że dopuszczenie do eksploatacji pojazdu specjalnego po 31 maja 2017 r., dla którego nie została przeprowadzona weryfikacja na zgodność z wymaganiami TSI Loc&Pass 2014, czy też TSI Loc&Pass 2011, powinno być poprzedzone weryfikacją tego pojazdu w oparciu o Listę Prezesa UTK, jako pojazdu niezgodnego z TSI.

Składniki interoperacyjności

Wszystkie nowe składniki interoperacyjności powinny być zgodne z aktualnie obowiązującymi TSI. W odniesieniu do składników interoperacyjności wchodzących w skład podsystemu tabor – lokomotywy i tabor pasażerski, aktualnie zastosowanie ma TSI Loc&Pass 2014.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 i 2 TSI Loc&Pass 2014, po 31 maja 2017 r. certyfikat weryfikacji WE podsystemu może zostać wydany wyłącznie w przypadku zastosowania składników interoperacyjności posiadających deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania. Oznacza to, że we wszystkich nowych pojazdach (także nowych egzemplarzach) należy stosować certyfikowane składniki interoperacyjności. Należy przy tym mieć także na uwadze, że potwierdzanie zgodności z typem wyrobów objętych świadectwem dopuszczenia do eksploatacji możliwe jest wyłącznie do 31 maja 2017 r.

Zgodność z TSI nie musi być zapewniona jedynie w przypadku składników interoperacyjności zamontowanych w pojazdach już dopuszczonych do eksploatacji. Również w przypadku modyfikacji pojazdu, po 31 maja 2017 r. należy wykorzystywać wyłącznie certyfikowane składniki interoperacyjności.

Mając na uwadze zastosowanie różnych składników interoperacyjności, wskazać należy, że podmiot wprowadzający modyfikacje w pojeździe kolejowym dopuszczonym do eksploatacji jest zobowiązany do weryfikacji, czy w konkretnym przypadku jest konieczne uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, zgodnie z dyspozycją wyrażoną w art. 23i ustawy o transporcie kolejowym.

Mając na uwadze, że składniki interoperacyjności określają cechy pojazdu ujęte w certyfikacie badania typu, które bezpośrednio lub pośrednio wpływają na interoperacyjność systemu kolei, każdorazowo zmiana w zakresie stosowanych składników interoperacyjności będzie wpływała

na zasadnicze cechy konstrukcyjne pojazdu, a w konsekwencji konieczne będzie zastosowanie procedury określonej w § 10 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2016 r., poz. 254), tj. sporządzania uzupełniającej deklaracji weryfikacji WE pojazdu w odniesieniu do tych parametrów podstawowych.

Po aktualizacji dokumentacji technicznej należy ocenić, czy zmiany stanowią modernizację (większe prace poprawiające całkowite osiągi pojazdu) czy odnowienie. Jeżeli podmiot modernizujący uzna wprowadzane zmiany za większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, które poprawiają całkowite osiągi podsystemu, wówczas powinien wystąpić z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, zgodnie z art. 23i ustawy o transporcie kolejowym.