

**Stanowisko Prezesa UTK  
w sprawie wyrobów posiadających  
świadectwa dopuszczenia do eksploatacji  
typu w innym zakresie niż wynika to  
z rozporządzenia 720  
(Aktualizacja z 21 lutego 2018 r.)**

## Zagadnienie:

Wyroby posiadające świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, lecz w innym zakresie niż wynika to z aktualnie obowiązującego 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).

## Przykładowe stany faktyczne:

- Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony, wydane dla „toru kolejowego”, sposób określania zgodności z typem.
- Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony, wydane osobno dla „łapki sprężystej”, „przekładki podszynowej”, „elektroizolacyjnej wkładki dociskowej”, sposób określania zgodności z typem dla: „systemu przytwierdzeń”.
- Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony, wydane osobno dla „napędu rogatekowego”, „sygnalizatora drogowego”, „systemu powiązania urządzeń przejazdowych z urządzeniami srk”, sposób określania zgodności z typem dla: „systemu zabezpieczania ruchu na przejazdach”.
- Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony, wydane dla „toru kolejowego o nawierzchni bezpodsypankowej”, sposób określania zgodności z typem.
- Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony, wydane dla „sieci trakcyjnej”, sposób określania zgodności z typem.

## Akty prawne:

- rozporządzenie 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) – zwane dalej „rozporządzeniem 720”;
- art. 22f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.) – zwanej dalej „ustawą”.

- art. 3 ust. 2 z dnia 30 sierpnia 2013 r. ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1152).

### **Stanowisko:**

Od momentu wejścia w życie przepisów rozporządzenia 720, tj. od 31 maja 2014 r., kolejne wyroby danego typu, które są wprowadzane do eksploatacji, powinny posiadać deklarację zgodności z typem. Dotyczy to również tych wyrobów, dla których wydano świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu przed 31 maja 2014 r. (tj. również w oparciu o wcześniej obowiązujące przepisy), jeżeli kolejne egzemplarze wyrobu są wprowadzane do eksploatacji po tej dacie.

Powyższe uwarunkowania częstokroć skutkować mogą rozbieżnością pomiędzy określeniem typu budowli/urządzenia w treści wydanego w przeszłości świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, a typami wyrobów określonymi w rozdziale 3 rozporządzenia 720. Wyzwaniem stojącym przed podmiotami odpowiedzialnymi za wprowadzenie do eksploatacji kolejnych egzemplarzy wyrobów po 31 maja 2014 r., dla których wydano świadectwo przed tą datą, jest jednak właściwe sporządzenie deklaracji zgodności z typem.

### **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu w „szerszym zakresie”.**

Przedmiot (tj. określenie typu wyrobu) deklaracji zgodności z typem powinien być zgodny z wykazem typów określonym w rozdziale 3 rozporządzenia 720. Przykładem sytuacji, w której pojawia się brak takiej spójności, jest kazus świadectwa dla „toru kolejowego”. Aktualnie rozporządzenie 720 wskazuje bowiem osobno na „podkład kolejowy”, „system przytwierdzeń” i „szynę kolejową”.

Oznacza to, iż w przypadku wprowadzenia do eksploatacji kolejnych typów wyrobów bazujących na świadectwie wystawionym dla „toru kolejowego” – deklaracje zgodności z typem wystawione powinny zostać osobno dla „podkładu kolejowego”, „systemu przytwierdzeń” i „szyny kolejowej”.

Nie w każdym jednak przypadku jedno świadectwo dla „toru kolejowego” stanowić może podstawę do sporządzenia deklaracji zarówno dla „podkładu kolejowego”, „systemu przytwierdzeń”, jak i „szyny kolejowej”. Kluczowe w tym zakresie jest bowiem ustalenie zakresu dokumentacji technicznej, określonych w niej norm technicznych i zakresu badań przeprowadzonych przez jednostkę upoważnioną, na potrzeby wydania

danego świadectwa. Możliwe są bowiem sytuacje, w których zakres dokumentacji technicznej i przeprowadzane przez jednostkę upoważnioną badania na zgodność z danymi normami wskazują, iż świadectwo dla „toru kolejowego” podlegało badaniom właściwym jedynie dla „szyny kolejowej”, czy „podkładu kolejowego”. W takim przypadku, nie będzie możliwości wydania na podstawie takiego świadectwa deklaracji zgodności z typem dla „systemu przytwierdzeń”. Analogiczna sytuacja dotyczy świadectwa wydanego dla „sieci trakcyjnej”. W takim przypadku wyrobem objętym świadectwem (odpowiednio przebadanym i opisanym w dokumentacji technicznej) może być jedynie sieć jezdna, a może być zarówno sieć jezdna i sieć powrotna.

Innymi słowy, w przypadku wprowadzenia do eksploatacji po 31 maja 2014 r. kolejnych elementów nawierzchni kolejowej na podstawie świadectwa wydanego dla „toru kolejowego”, niezbędne jest określenie, jaki był zakres przeprowadzonych przez jednostkę upoważnioną badań technicznych. Jeżeli w zakresie prowadzonych badań jednostka upoważniona weryfikowała „tor kolejowy”, np. jedynie z punktu widzenia norm właściwych dla „szyny kolejowej” – świadectwo takie stanowić może podstawę do sporządzenia deklaracji zgodności z typem jedynie dla „szyny kolejowej” (niezależnie od charakterystyki budowli określonej w treści świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu). Przykładowo, producent deklaruje zgodność szyny kolejowej typu S49, zgodnej z typem i parametrami określonymi w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji typu nr „B/2008/0000”.

W praktyce zatem, określenie jakiego wyrobu składowego dotyczy świadectwo, możliwe jest po dokonaniu analizy treści zapisów zamieszczonych w świadectwie (charakterystyka budowli/urządzenia). Jeżeli zapisy w świadectwie nie są jednoznaczne, należy sprawdzić, jakie badania zostały wykonane w ramach procesu dopuszczenia do eksploatacji typu i na tej podstawie dopasować przedmiot świadectwa do listy wyrobów określonych w rozdziale 3 rozporządzenia 720.

W przypadku świadectwa dla „toru kolejowego”, stanowiącego podstawę do wydawania deklaracji zgodności z typem dla kolejnych wprowadzanych do eksploatacji elementów nawierzchni kolejowej, trzeba również zwrócić uwagę na zakres zastosowania świadectwa. Jeżeli świadectwo dla „toru kolejowego” zostało wydane z przeznaczeniem do stosowania na bocznicach kolejowej, nie powinno ono

stanowić podstawy do deklaracji zgodności z typem sporządzanej na potrzeby wprowadzenia do eksploatacji kolejnych elementów nawierzchni kolejowej na drodze kolejowej innej niż bocznice kolejowe. Należy zatem brać pod uwagę również zakres ewentualnych wyłączeń i ograniczeń (wskazanych w świadectwie) dotyczących zakresu stosowalności danego typu budowli/urządzenia.

Analogiczna sytuacja występuje w kontekście świadectw dopuszczenia do eksploatacji wydawanych dla typu urządzenia: „sieć trakcyjna”. Na podstawie obowiązujących do dnia sporządzenia niniejszego stanowiska rozporządzeń dotyczących dopuszczania do eksploatacji typów urządzeń/budowli, zakres badań technicznych sieci trakcyjnej, przeprowadzanych w celu uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, był formułowany w różny sposób. I tak przykładowo na podstawie rozporządzenia z 12 października 2000 r. badania takie obejmowały sieć jezdnią, sieć powrotną i trzecią szynę dla metra. Obecnie obowiązujące rozporządzenie 720 przewiduje wydawanie odrębnego świadectwa dla typu urządzenia: „sieć jezdna” i „system sieci powrotnej”.

W sytuacji, w której świadectwo obejmuje „sieć trakcyjną”, podobnie jak w przypadku toru kolejowego, kluczowe jest ustalenie zakresu dokumentacji technicznej, określonych w niej norm technicznych i zakresu przeprowadzonych badań na potrzeby wydania danego świadectwa. Możliwe są bowiem sytuacje, w których zakres dokumentacji technicznej i przeprowadzane badania na zgodność z danymi normami wskazują, iż świadectwo dla „sieci trakcyjnej” podlegało badaniom właściwym jedynie dla „sieci jezdnej” (a nie właściwym zarówno dla „sieci jezdnej”, jak i „systemu sieci powrotnej”).

W przypadku tej kategorii wyrobów może zdarzyć się również sytuacja, w której zmianie ulegało jedynie nazewnictwo typu urządzenia. Bowiem na przestrzeni lat, w zależności od obowiązujących, zarówno rozporządzeń krajowych jak i przepisów europejskich, „sieć trakcyjną”, określano także jako „sieć jezdnią”. Taka nazwa figuruje również obecnie w rozporządzeniu 720. Z tego względu deklaracje zgodności z typem wystawiane obecnie powinny dotyczyć „sieci jezdnej”. Dlatego też w przypadku tych wyrobów najczęściej wystarczająca może być weryfikacja zapisów w treści świadectwa dla „sieci trakcyjnej” określonego typu (np. 2C120-2C) w celu wykazania, że obejmuje

ono „sieć jezdnią” analogicznego typu. Podkreślić przy tym należy, że potwierdzenie za zgodność z typem zawsze musi być poprzedzone analizą techniczną wykazującą, że dany egzemplarz wyrobu (niezależnie od nazwy, czy sposobu określenia typu) jest zgodny z typem, na który zostało wydane świadectwo.

Mając na uwadze specyfikę sytuacji świadectwo obejmujących parę wyrobów wyszczególnionych obecnie w rozporządzeniu 720, wskazać należy, że w przypadku producentów i ich upoważnionych przedstawicieli, którzy zgodnie z art. 22f ust. 8 pkt 1 ustawy, przeprowadzają proces potwierdzania zgodności z typem w oparciu o moduły oceny zgodności wskazane w rozporządzeniu 720 i decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady z 9 lipca 2008 r. nr 768/2008/WE (Dz. Urz. UE L 218 z 13 sierpnia 2008 r. s. 13), w przypadku zastosowania przez nich modułu C, tj. modułu niewymagającego zaangażowania jednostki organizacyjnej, zasadne wydaje się uzupełnienie procesu potwierdzania zgodności z typem o przygotowanie dodatkowego dokumentu potwierdzającego, że typ urządzenia dla którego wydano świadectwo typu jest tożsamy z przedmiotem świadectwa i zgodny z nomenklaturą określoną w rozporządzeniu 720. Dokument ten może być również wskazywany jako załącznik do wystawionej deklaracji.

Odnieść się trzeba również do specyfiki świadectw wydanych dla „toru kolejowego o nawierzchni bezpodsypankowej”. Procedura wystawiania deklaracji zgodności z typem w przypadku wprowadzenia kolejnych egzemplarzy do eksploatacji jest analogiczna, jak wyżej opisana. Oznacza to, iż deklaracja zgodności z typem powinna być wydawana dla elementów określonych w rozdziale 3 rozporządzenia 720. Natomiast to, dla jakich elementów nawierzchni kolejowej takie świadectwo może stanowić podstawę do sporządzenia deklaracji zgodności z typem – wyznaczane jest również przez zakres dokumentacji technicznej i sprawdzeń dokonanych przez jednostkę upoważnioną w procesie badań technicznych na etapie wydawania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji.

Podkreślić trzeba, iż nie należy „nadużywać” możliwości korzystania ze świadectwa dla „toru kolejowego” jako podstawy do wydawania deklaracji zgodności z typem dla kilku elementów nawierzchni kolejowej. Przykładowo podmiot wydający deklarację zgodności z typem dla „podrojazdniczy”, czy „mostowniczy”, w oparciu o świadectwo dla „toru kolejowego” powinien do tej możliwości podchodzić z dużą

ostrożnością. Rekomendacją Prezesa UTK w takim przypadku jest wydanie deklaracji zgodności z typem w oparciu o moduł oceny zgodności uwzględniający udział jednostki organizacyjnej, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy. Rozwiązanie takie pozwoli na dodatkową weryfikację bezpieczeństwa kolejnych wyrobów wprowadzanych do eksploatacji.

### **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu w „węższym zakresie”.**

Innym przypadkiem są natomiast świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony, wydane osobno dla „łapki sprężystej”, „przekładki podszynowej”, „elektroizolacyjnej wkładki dociskowej”. Wprowadzanie do eksploatacji po 31 maja 2014 r. kolejnych egzemplarzy wyrobów powinno się odbywać zgodnie z rozporządzeniem 720. Oznacza to w praktyce, iż deklaracja zgodności z typem powinna zostać sporządzona dla „systemu przytwierdzeń”. Jeżeli w ramach modernizacji linii kolejowej dochodzi do integracji systemu przytwierdzeń z elementów składowych (łapki sprężystej, przekładki, wkładki) pochodzących od różnych producentów – deklaracja zgodności z typem powinna zostać sporządzona przez podmiot wprowadzający do eksploatacji, wskazany w art. 22f ust. 8 pkt 2 ustawy (tj. przez podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę, użytkownika boczniczy albo przewoźnika kolejowego). W takim przypadku zgodnie z § 23 rozporządzenia 720, w ramach procedury oceny zgodności z typem powinna zostać zaangażowana jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy. Po wystawieniu przez tę jednostkę certyfikatu zgodności z typem, podmioty wskazane w art. 22f ust. 8 pkt 2 ustawy mogą wystawić deklarację zgodności z typem w oparciu o § 23 rozporządzenia 720. Jednostka w takim przypadku powinna ocenić system przytwierdzeń jako całościowe rozwiązanie. Jeżeli natomiast w toku tej oceny zostanie stwierdzone, że parametry/specyfikacje danego systemu przytwierdzeń skutkują powstaniem nowego typu budowli, niezbędne będzie uzyskanie nowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

W konsekwencji stwierdzić trzeba, iż nie ma możliwości sporządzenia deklaracji zgodności z typem dla „przekładki podszynowej”, „łapki sprężystej”, czy „wkładki”. Analogicznie dotyczy to również wszystkich innych elementów wchodzących w skład systemu przytwierdzeń, czy innego z typów budowli wskazanych w rozdziale

3 rozporządzenia 720 – jak np. wkręty, pierścienie, śruby czy nakrętki do nawierzchni kolejowej, dla których wydano w przeszłości odrębne świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. Świadectwa te pozostają w mocy, jednak w przypadku integracji tych elementów w obrębie danego systemu przytwierdzeń – konieczne jest sporządzenie deklaracji zgodności z typem właśnie dla systemu przytwierdzeń. Innymi słowy takie świadectwa dla części składowych systemu nie mogą stanowić samoistnej podstawy do sporządzenia deklaracji zgodności z typem.

Analogicznie rozpatrywać należy kwestie osobnych świadectw dla napędu rogatek i „sygnalizatora drogowego”, „systemu powiązania urządzeń przejazdowych z urządzeniami srk”, itp. – w takim przypadku deklaracja zgodności z typem po 31 maja 2014 r. powinna zostać sporządzona dla „systemu zabezpieczania ruchu na przejazdach”. Rzecz jasna, jeżeli dany producent posiada świadectwa na elementy składowe danego systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach – może i w konsekwencji powinien wystawić deklarację na urządzenie przewidziane w rozdziale 3 rozporządzenia 720 (tj. na „system zabezpieczania ruchu na przejazdach”).

Innymi słowy, w przypadku integracji elementów składowych w system (budowlę/urządzenie wskazane w rozdziale 3 rozporządzenia 720), odpowiedzialność za kompletny wyrób spoczywa na producencie lub podmiocie, o którym mowa w art. 22f ust. 8 pkt 2 ustawy (podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik bocznic albo przewoźnik kolejowy) – który tej integracji dokonuje. Jeżeli producent wytwarza wszystkie elementy składowe – oceny zgodności z typem dla całego systemu może dokonać w oparciu o procedurę wskazaną w § 22 rozporządzenia 720. Jeżeli natomiast ta integracja części składowych systemu dokonywana jest przez inny podmiot i dochodzi do łączenia elementów pochodzących od różnych producentów, zasadne jest skorzystanie z § 23 rozporządzenia 720 (jednostka, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy, wystawia certyfikat zgodności z typem i dopiero na tej podstawie podmioty wskazane w art. 22f ust. 8 pkt 2 ustawy mogą wystawić deklarację zgodności z typem).

## **Podsumowanie**

Podkreślić trzeba również, iż deklaracja zgodności z typem powinna potwierdzać weryfikację spełniania norm/specyfikacji technicznych właściwych dla wyrobu



w momencie wprowadzenia do eksploatacji kolejnych wyrobów zgodnych z dopuszczonym typem. Deklaracja zgodności z typem jest dokumentem oceny zgodności, powinna tym samym gwarantować spełnianie przez wyrób norm i specyfikacji technicznych właściwych dla momentu wprowadzenia kolejnych egzemplarzy wyrobu do eksploatacji. W przypadku zmiany dokumentów normatywnych może okazać się zasadne wykonanie dodatkowych badań i sprawdzeń wyrobu. Spełnianie przez wyrób wymagań normatywnych (w szczególności stosowanych norm zharmonizowanych) jest szczególnie istotne w kontekście możliwości wprowadzania do obrotu wyrobu. Tylko wyrób spełniający wymagania normatywne powinien być wprowadzany do obrotu. Jednocześnie dobrą praktyką w zakresie wyrobów aktualnie wprowadzonych do eksploatacji wydaje się być deklarowanie zgodności z normami technicznymi wskazanymi na Liście Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 19 stycznia 2017 r. w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań interoperacyjności systemu kolei, stosowanej na podstawie art. 25d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

W podsumowaniu powyższych rozważań należy również wyraźnie zaznaczyć, iż nie w każdym przypadku możliwe będzie wydanie certyfikatu zgodności z typem i w konsekwencji deklaracji zgodności z typem dla typu budowli/urządzenia, zwłaszcza w przypadku integracji komponentów pochodzących od różnych producentów w jeden system. Jeżeli w procesie oceny zgodności z typem zostanie zidentyfikowana istotna przeszkoda (np. jeden z elementów systemu nie posiada świadectwa dopuszczenia do eksploatacji), bądź konieczność taka zostanie zidentyfikowana przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy – zasadne jest wydanie w takim przypadku certyfikatu zgodności typu dla budowli/urządzenia. Powstanie nowych typów budowli/urządzeń powinno być związane z procedurą uzyskania nowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. Następnym krokiem powinno być zwrócenie się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie świadectwa do eksploatacji typu dla budowli/urządzenia w danej konfiguracji komponentów. W przypadku, gdy spełnione zostaną przesłanki wskazane w § 17 rozporządzenia 720 – istnieje możliwość ograniczenia zakresu badań przez Prezesa UTK, np. w kontekście wyłączenia konieczności przeprowadzenia prób eksploatacyjnych (co pozwoli wyeliminować

wydłużenie procesu związane z koniecznością przeprowadzania prób eksploatacyjnych). Typ ustalony w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji może stanowić następnie podstawę do dokonywania oceny zgodności i sporządzania deklaracji zgodności z typem dla kolejnych egzemplarzy/serii wyrobów zgodnych z danym typem.

Celem dodatkowego wyjaśnienia postulowanych kierunków przeprowadzania oceny zgodności z typem, wraz z tekstem niniejszej Rekomendacji, przedstawiony zostaje wzór deklaracji zgodności z typem określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia 720, uzupełniony o dodatkowe objaśnienia. Chociaż przyjęty przez Prawodawcę wzór deklaracji zgodności z typem nie podlega oczywiście zmianom, obserwując praktykę sporządzania tych deklaracji, w ocenie Prezesa UTK zasadne wydaje się być przyjęcie wspólnego punktu odniesienia w zakresie kierunków interpretacji i uzupełnienia zapisów deklaracji. Zatem korzystanie z objaśnień zawartych w załączonym wzorze deklaracji zgodności z typem wraz z opisem powinno pozwolić ujednoczyć sposób sporządzania tego dokumentu. Należy również zaznaczyć, iż proponowane objaśnienia stanowią wypadkową zapisów pojawiających się już w deklaracjach zgodności z typem wystawianych przez poszczególne podmioty. Przedstawiona propozycja ma zatem stanowić rozpowszechnienie dobrych praktyk w zakresie sporządzania deklaracji zgodności z typem obecnych już na rynku kolejowym i postulowanych zarazem do stosowania przez Prezesa UTK.

### **Uwagi końcowe:**

- Deklaracja zgodności z typem może być jedynie wydana na typ budowli/urządzenia zgodny z typem określonym w rozdziale 3 rozporządzenia 720.
- Świadectwa wydane przed 31 maja 2014 r. pozostają w mocy, jednak w przypadku, gdy przedmiot świadectwa nie pokrywa się z wykazem typów określonym w rozdziale 3 rozporządzenia 720, świadectwo takie może stanowić podstawę do sporządzenia deklaracji zgodności z typem tylko dla tych typów wyrobów, których zgodność została zweryfikowana w zakresie badań technicznych realizowanych przez jednostkę upoważnioną (w ramach postępowania o wydanie świadectwa).

- W przypadku, gdy dochodzi do integracji elementów składowych np. systemu przytwierdzeń z elementami objętymi odrębnymi świadectwami dopuszczenia do eksploatacji typu i wydanymi na rzecz różnych producentów – deklaracja zgodności z typem powinna zostać wydana przez podmiot określony w art. 22f ust. 8 pkt 2 ustawy i w oparciu o procedurę określoną w § 23 rozporządzenia 720 i na typ budowli/urządzenia zgodny z wykazem określonym w rozdziale 3 rozporządzenia 720. W sytuacji, gdy w procesie dokonania tej integracji powstanie nowy typ budowli/urządzenia zasadne jest natomiast uzyskanie nowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.
- Deklaracja zgodności z typem powinna gwarantować spełnianie przez wyrób norm i specyfikacji technicznych przez jednoznacznie określony wyrób, tj. posiadający określone cechy identyfikacyjne, również posiadający konkretną lokalizację instalacji (w odniesieniu do niektórych wyrobów, np. systemów urządzeń budowanych na podstawie indywidualnych projektów). Wynika z tego, że sprawdzanie zgodności kolejnego egzemplarza wyrobu z typem powinno uwzględniać także indywidualny projekt wyrobu (urządzenia) dla danej lokalizacji oraz realizację tego projektu (proces zabudowy).
- Deklaracja zgodności z typem jest dokumentem oceny zgodności, powinna tym samym gwarantować spełnianie przez wyrób norm i specyfikacji technicznych właściwych dla wyrobu w momencie wprowadzenia kolejnych egzemplarzy wyrobu do eksploatacji.

### **Zastrzeżenia:**

Powyżej podane przykłady obrazować mają proponowane podejście do zagadnień odnoszących się do świadectw dopuszczenia do eksploatacji na czas nieokreślony wydanych w „szerszym” i „węższym” zakresie, niż deklaracja zgodności z typem sporządzana na podstawie rozporządzenia 720. Przyjąć trzeba, iż podane przykłady nie wyczerpują wszystkich możliwych stanów faktycznych. W razie powstania wątpliwości, co do kierunku interpretacji szczegółowych przypadków, istnieje możliwość przedstawienia zapytania na piśmie bądź w formie mailowej.