

Stanowisko Prezesa UTK w sprawie oceny zgodności podsystemów strukturalnych

Wstęp

Dopuszczenie do eksploatacji podsystemu uwarunkowane jest zagwarantowaniem, że spełnione zostały wymagania zasadnicze, w szczególności, że podsystem jest bezpieczny. Gwarancję tę daje niezależna ocena przeprowadzana przez kompetentną jednostkę oceniającą zgodność. Mnogość wymagań regulujących ocenę zgodności w kolejnictwie powoduje, że jest to proces złożony. Z drugiej strony korzyści z działalności niezależnych jednostek oceniających będą dla producentów widoczne najwyraźniej, gdy ich podejście do poszczególnych etapów tego procesu będzie jednolite.

Proces weryfikacji zgodności podsystemu strukturalnego z zasadniczymi wymaganiami może w przypadku niektórych projektów wymagać zaangażowania kilku jednostek oceniających zgodność. Zaangażowanie właściwych jednostek do prowadzenia procesu weryfikacji w odniesieniu do danego projektu na wczesnym jego etapie jest kluczowe dla jego zrealizowania w ramach zakładanego harmonogramu.

Po przeprowadzonych konsultacjach branżowych Prezes UTK prezentuje stanowisko skierowane do jednostek oceniających zgodność, ale także do pozostałych uczestników procesu inwestycyjnego (zarządców infrastruktury, producentów taboru, wykonawców modernizacji), dotyczące oceny zgodności podsystemów strukturalnych.

Celem stanowiska jest ujednoczenie praktyki postępowania jednostek oceniających zgodność, a także sprecyzowanie zakresu odpowiedzialności poszczególnych uczestników procesu inwestycyjnego

Stanowisko

1. Proces weryfikacji podsystemu potwierdzający spełnienie zasadniczych wymagań przez zgodność z wymaganiami zawartymi w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych, w zależności czy dotyczy on pojazdów kolejowych czy podsystemów strukturalnych, można podzielić na następujące grupy:
 - A. weryfikacja prowadzona przez jednostkę notyfikowaną, która ocenę spełnienia wymagań zasadniczych zawiera w certyfikacie weryfikacji WE;
 - B. weryfikacja prowadzona przez jednostkę notyfikowaną, która ocenę spełnienia wymagań zasadniczych zawiera w pośrednim certyfikacie weryfikacji WE;
 - C. weryfikacja prowadzona przez podmiot uprawniony, który ocenę spełnienia wymagań zasadniczych zawiera w certyfikacie weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

Odniesienie powyższego podziału do konkretnych grup projektów prezentują poniższe tabele.

1.1. Pojazdy kolejowe:

wymagania zasadnicze \ zgodność pojazdu z TSI	pojazd zgodny z TSI	pojazd niezgodny z TSI (częściowa zgodność z TSI)	pojazd niezgodny z TSI
określone w TSI	A	A	nie dotyczy
określone w Liście Prezesa UTK (odstępstwo lub inne wyłączenia stosowania TSI)	nie dotyczy	A/C	C
określone w punktach otwartych i przypadkach szczególnych zawartych w mających zastosowanie TSI	B*	B*	nie dotyczy
określone w Liście Prezesa UTK w aspekcie zgodności pojazdu kolejowego z siecią kolejową	B*	C	C

* wystawienie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE jest dobrowolne; wszystkie niezbędne sprawdzenia mogą zawierać się w certyfikacie weryfikacji WE podsystemu jako jednym dokumentem

1.2. Podsystemy instalacji stałych (infrastruktura, energia oraz sterowanie – urządzenia przytorowe):

zgodność podsystemu strukturalnego z TSI	podsystem na etapie prób końcowych	podsystem na etapie projektowania/budowy
wymagania zasadnicze określone w TSI	A	B*
określone w Liście Prezesa UTK	B*	B*
określone w punktach otwartych i przypadkach szczególnych zawartych w mających zastosowanie TSI	B*	B*
*wystawienie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE jest dobrowolne; wszystkie niezbędne sprawdzenia mogą zawierać się w certyfikacie weryfikacji WE podsystemu jako jednym dokumentem		

2. Podsystem, o którym mowa w przepisach regulujących proces oceny zgodności podsystemów wymienionych w podstawie prawnej, należy utożsamiać z zakresem zleconych prac, a nie z odcinkiem linii, stacją czy pojazdem, z powodów wskazanych w uzasadnieniu stanowiska.
3. Certyfikat weryfikacji WE podsystemu należy uzyskać w odniesieniu do zakresu podsystemu który podlega budowie, modernizacji lub odnowieniu oraz interfejsów tego podsystemu. Prace powinny być zlecone w takim zakresie, aby certyfikat weryfikacji WE potwierdzał, że dokonana została pełna weryfikacja pod kątem spełnienia wymagań zasadniczych podsystemu:
 - w części, w jakiej podsystem był objęty pracami;
 - w zakresie interfejsów pomiędzy istniejącymi i zmienianymi częściami podsystemów, czyli tych elementów podsystemu, które nie podlegały pracom, a na które dana inwestycja wpływa.
4. Dopuszczenie do eksploatacji (czy inaczej, włączenie do eksploatacji) nowo zbudowanego podsystemu albo podsystemu po modernizacji lub odnowieniu wymaga wcześniejszego uzyskania m.in. certyfikatu weryfikacji WE (za wyjątkiem podsystemów objętych odstępstwem od stosowania TSI lub nieobjętych zakresem TSI).
5. Z dokumentacji z przebiegu weryfikacji WE musi jasno wynikać, jaka część podsystemu podlegająca zmianie (i właściwe dla niej parametry) nie została oceniona i z jakiej przyczyny. Dotyczy to w szczególności sytuacji, w której jednostka oceniająca ustali, że brak zlecenia oceny w danym zakresie objętym zakresem prac wynika z przewidywanego przez wykonawcę niespełnienia wymagań.
6. Jednostka oceniająca spełnienie krajowych przepisów technicznych (NTR) powinna prowadzić ocenę zgodnie z modułem procedury weryfikacji WE, który ma zastosowanie do weryfikacji spełnienia wymagań ujętych w TSI. Jeżeli do danego projektu

TSI nie ma zastosowania, jednostka może prowadzić ocenę zgodnie z dowolnie wybranym modułem weryfikacji, do którego posiada akredytację (moduł ten powinien jednak odpowiadać modułom wskazanym w TSI dla danego podsystemu).

7. Zaleca się w ramach dobrych praktyk, aby zarządcy infrastruktury zlecali modernizację i odnowienia linii kolejowych w taki sposób, aby wszystkie wymagania TSI lub NTR były na danym, określonym geograficznie (tj. według kilometrażu linii) odcinku spełnione i potwierdzone w toku weryfikacji WE podsystemu.

Podstawa prawna

- ustawa z dnia z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwana „ustawą o transporcie kolejowym”;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 934), zwane „rozporządzeniem w sprawie interoperacyjności”;
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r., poz. 43);
- Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei z 19 stycznia 2017 r., zwana „Listą Prezesa UTK”;
- Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności.

Uzasadnienie stanowiska

Podsystem, o którym mowa w przepisach prawa regulujących proces oceny zgodności podsystemów, można utożsamiać z zakresem zleconych prac (zakresem modernizacji lub odnowienia albo nowobudowanym podsystemem, z uwzględnieniem interfejsów). Podsystem można także rozumieć, w pewnym uproszczeniu, jako odcinek linii, stację lub pojazd. Rozróżnienie to ma praktyczne konsekwencje – od tego jak rozumie się podsystem zależne jest to w jakiej sytuacji jednostka może wydać certyfikat weryfikacji WE. Przy rozumieniu podsystemu jako zakresu realizowanych w podsystemie prac, certyfikat weryfikacji WE uzyskuje się po ustaleniu, że spełnione są wymagania objęte zakresem prac. Natomiast przy rozumieniu podsystemu jako odcinka linii, stacji czy pojazdu certyfikat weryfikacji WE będzie można wydać jedynie jeżeli całość wymagań właściwych dla tego odcinka, stacji czy pojazdu jest spełniona, niezależnie od zakresu prac.

W ocenie Prezesa UTK, potwierdzonej stanowiskiem AKUE¹, podsystem należy rozumieć jako zakres realizowanych w podsystemie prac.

Uzależnienie wydania certyfikatu weryfikacji WE od osiągnięcia zgodności ze wszystkimi parametrami właściwymi dla danego odcinka linii, stacji czy pojazdu byłoby niespójne z wyrażoną w przepisach europejskich zasadą stopniowego dochodzenia do pełnej zgodności z TSI. Możliwość eksploatacji modernizowanej czy odnawianej linii lub pojazdu byłaby znacznie ograniczona, bowiem możliwa dopiero po osiągnięciu pełnej zgodności z TSI, a więc po zrealizowaniu wielu etapów prac, co może trwać latami.

¹ Pismo AG-AH-D(2017)1379 z 20 grudnia 2017 r.

Pojazdy

Pojazdy kolejowe przeznaczone do eksploatacji dzieli się na pojazdy zgodne i niezgodne z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tych pojazdów. W procesie dopuszczenia do eksploatacji poza jednostkami oceniającymi (AsBo)² wyróżniamy jednostki notyfikowane (NoBo)³ oraz jednostki wyznaczone (DeBo)⁴. W art. 25cb ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym dopuszczono, aby weryfikacja zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w krajowych przepisach technicznych była prowadzona przez jednostki notyfikowane. Dodatkowo polski ustawodawca wyodrębnił podmioty uprawnione do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) – *vide* art. 25ta ust. 1 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym⁵. W konsekwencji kompetencje jednostek wyznaczonych (DeBo) w zakresie weryfikacji zgodności w oparciu o krajowe przepisy techniczne zostały podzielone pomiędzy jednostki notyfikowane (NoBo) – weryfikacja dla pojazdów zgodnych z TSI oraz podmioty uprawnione – weryfikacja dla pojazdów niezgodnych z TSI.

Powyższa analiza pozwala na pogrupowanie i przydzielenie możliwych scenariuszy podziału weryfikacji do jednej z trzech grup.

1. Pojazd zgodny z mającymi zastosowanie TSI

Weryfikację pojazdów w pełni zgodnych z wszystkimi mającymi zastosowanie TSI prowadzą jednostki notyfikowane, które są odpowiedzialne za ocenę podsystemów pod kątem zgodności z TSI. Dodatkowo, stosownie do dyspozycji wyrażonej w art. 25cb ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, jednostki notyfikowane mogą prowadzić ocenę na zgodność z krajowymi wymaganiami technicznymi. Będą to:

- aspekty ujęte w punktach otwartych i przypadkach szczególnych określonych w mających zastosowanie TSI. Wymagania zasadnicze dla tej części oceny zostały ujęte w pkt 6 części dotyczącej podsystemu „Sterowanie” oraz pkt A1-A6 części dotyczącej podsystemu „Tabor” Listy Prezesa UTK;

oraz

- aspekty zgodności pojazdu z siecią. Wymagania określono w pkt A7 części dotyczącej podsystemu „Tabor” Listy Prezesa UTK.

Po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym procesu weryfikacji pojazdu jednostka notyfikowana powinna wydać:

- w odniesieniu do parametrów podstawowych określonych w TSI – certyfikat weryfikacji WE, zgodnie z art. 25cb ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym;
- w odniesieniu do parametrów podstawowych określonych w punktach otwartych i przypadkach szczególnych zawartych w mających zastosowanie TSI, a także parametrów

² Jednostka oceniająca w rozumieniu art. 3 pkt 14 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 3 maja 2013 r., s.8).

³ Jednostka w rozumieniu art. 28 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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), zwanej dalej „dyrektywą”.

⁴ Jednostka w rozumieniu art. 17 ust. 3 dyrektywy.

⁵ Wykaz podmiotów zawarty w załączniku nr 5 do rozporządzenia w sprawie interoperacyjności.

dotyczących zgodności pojazdu z siecią – pośredni certyfikat weryfikacji WE, zgodnie z § 6 ust. 1 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności.

Powyższe nie wyklucza, aby wyniki weryfikacji w zakresie wymagań krajowych znalazły się również w certyfikacie weryfikacji WE, zamiast w odrębnym pośrednim certyfikacie weryfikacji WE.

Wnioskodawca⁶ na podstawie otrzymanych dokumentów sporządza deklarację weryfikacji WE, która powinna zawierać wszystkie elementy określone w § 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności i przekazuje ją wraz z dokumentacją weryfikacji do Prezesa UTK, załączając do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

2. Pojazd niezgodny z mającymi zastosowanie TSI

Obecnie zakres techniczny i geograficzny TSI został rozszerzony, a w konsekwencji liczba pojazdów niezgodnych TSI nie jest znaczna. Nawet jednak dla pojazdów specjalnych wykorzystywanych do budowy i utrzymania infrastruktury (OTM) stosowanie niektórych TSI jest obowiązkowe. Na potrzeby niniejszego stanowiska wyodrębniono dwa przypadki: (1) pojazdu niezgodnego z jakąkolwiek TSI oraz (2) pojazdu niezgodnego z niektórymi TSI i zgodnego z pozostałymi TSI.

(1) pojazd niezgodny z jakąkolwiek TSI

Zakres badań koniecznych do przeprowadzenia dla tego typu pojazdów został określony w art. 23b ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym. W zakres weryfikacji wchodzi specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne wskazane w pkt B⁷ części dotyczącej podsystemu „Tabor” Listy Prezesa UTK. Proces weryfikacji został opisany w załączniku 3 do rozporządzenia w sprawie interoperacyjności. Jednostkami uprawnionymi do przeprowadzenia oceny w tym zakresie są jedynie podmioty uprawnione wymienione w załączniku 5 do rozporządzenia w sprawie interoperacyjności.

Po przeprowadzeniu weryfikacji z wynikiem pozytywnym podmiot uprawniony wydaje certyfikat weryfikacji pojazdu niezgodnego z TSI, zgodnie z art. 23b ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

Na podstawie tego dokumentu wnioskodawca⁸ sporządza deklarację weryfikacji pojazdu niezgodnego z TSI, którą składa do Prezesa UTK wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

(2) pojazd niezgodny z niektórymi TSI i zgodny z pozostałymi TSI

Pojazd zgodny z częścią TSI, a niezgodny z pozostałymi TSI należy traktować jako pojazd niezgodny z TSI – zastosowanie znajdzie procedura określona w art. 23b ust. 6 oraz 23e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Weryfikacja w takim przypadku powinna być prowadzona przez jednostkę posiadającą status jednostki notyfikowanej oraz podmiot uprawniony (względnie jeden podmiot posiadający uprawnienia obu tych jednostek).

W części, w jakiej pojazd jest zgodny z TSI, pozytywny wynik kontroli parametrów podstawowych powinien zostać stwierdzony przez jednostkę notyfikowaną w certyfikacie weryfikacji WE, stosownie do dyspozycji wyrażonej w art. 25cb ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym. Dodatkowo jednostka notyfikowana powinna dokonać oceny pojazdu na zgodność

⁶ Podmiot, o którym mowa w art. 23b ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

⁷ Parametry odnoszące się do zgodności pojazdu z siecią (które dla pojazdów zgodnych z TSI ujęto w pkt A.7 części dotyczącej podsystemu „Tabor” Listy Prezesa UTK) zawierają się w parametrach do skontrolowania dla pojazdów niezgodnych z TSI – pkt B części dotyczącej podsystemu „Tabor” Listy Prezesa UTK.

⁸ Podmiot, o którym mowa w art. 23b ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym.

z parametrami podstawowymi określonymi dla punktów otwartych i przypadków szczególnych określonych w mających zastosowanie TSI. Wyniki oceny powinny zostać zawarte w pośrednim certyfikacie weryfikacji WE, zgodnie z § 6 ust. 1 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności, lub w certyfikacie weryfikacji WE.

W części, w jakiej pojazd jest niezgodny z TSI (musi to wynikać z zasad określonych w samej TSI lub udzielonego odstępstwa⁹), weryfikację pojazdu prowadzi podmiot uprawniony, a wynik oceny powinien zostać ujęty w certyfikacie weryfikacji pojazdu niezgodnego z TSI. Wyjątek stanowi przypadek, gdy w wyniku odstępstwa od stosowania TSI udzielonego przez Prezesa UTK w decyzji określone zostanie, że w zakresie wyłączenia będzie miała zastosowanie uprzednio obowiązująca TSI. Wówczas ocena zgodności jest prowadzona przez jednostkę notyfikowaną, a potwierdzenie spełnienia wymagań zostaje określone w certyfikacie weryfikacji WE.

Dla pojazdu częściowo zgodnego z TSI zastosowanie znajduje procedura określona w art. 23b ust. 6 oraz art. 23e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym – ocena zgodności w aspekcie zgodności pojazdu z siecią jest prowadzona przez podmiot uprawniony, a wyniki weryfikacji w tym zakresie powinny znaleźć się w certyfikacie weryfikacji pojazdu niezgodnego z TSI.

Wnioskodawca powinien wystawić na podstawie tych dokumentów, co wynika z art. 23e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym:

- dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego – deklarację weryfikacji WE, zgodnie z § 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności;
- dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI – deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, zgodnie z § 9 ust. 1 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności.

3. Pojazdy modernizowane

Pojazd modernizowany podlega co do zasady ocenie na zgodność z właściwymi TSI i najczęściej podlega ocenie jedynie w zakresie modernizowanym, po uzyskaniu pozytywnej decyzji Prezesa UTK o ograniczeniu parametrów do skontrolowania¹⁰. W przypadku, w którym podlegająca ocenie część parametrów podstawowych spełnia wymagania TSI (lub niespełnienie wymagań zasadniczych jest dopuszczalne np. ze względu na ekonomiczną nieopłacalność osiągnięcia pełnej zgodności z TSI), jednostka notyfikowana zobowiązana jest wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu¹¹. W takiej sytuacji nie ma podstaw do wydawania pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, ponieważ cały zakres podlegający ocenie spełnia wymagania. Inaczej rzecz ujmując, wydanie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu uzależnione jest od spełnienia wymagań przez zakres objęty oceną (który pokrywa się z zakresem podlegającym modernizacji), a nie przez cały podsystem. Jeżeli dany parametr podstawowy nie jest spełniony, wówczas jednostka powinna odmówić wydania certyfikatu weryfikacji WE podsystemu. Niedopuszczalne w takim przypadku jest wydawanie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu.

Dla zakresu nieobjętego modernizacją w celu dopuszczenia pojazdu do eksploatacji w trybie pojazdu niezgodnego z TSI należy uzyskać certyfikat weryfikacji pojazdu niezgodnego z TSI, a następnie wystawić deklarację weryfikacji pojazdu niezgodnego z TSI.

⁹ Zgodnie z procedurą określoną w art. 25f ustawy o transporcie kolejowym.

¹⁰ Zgodnie z § 13 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności.

¹¹ Zgodnie z art. 25cb ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym.

Podsystemy instalacji stałych

4. Certyfikat weryfikacji WE

Certyfikat weryfikacji WE jest dokumentem wydawanym przez jednostkę notyfikowaną potwierdzającym, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.¹²

W przypadku modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu, TSI lub krajowe przepisy techniczne (NTR) stosuje się co do zasady w zakresie nie mniejszym niż ten, który wynika z modernizacji lub odnowienia¹³. Odnosi się to również do zweryfikowania interfejsów zmodernizowanego lub odnawianego podsystemu. Zakres zastosowania TSI lub NTR, a w konsekwencji weryfikacji WE podsystemu, w takim przypadku będzie zatem uzależniony od zakresu prac. W rezultacie weryfikacja WE podsystemu przeprowadzana w odniesieniu do modernizowanego lub odnawianego podsystemu nie zawsze obejmie wszystkie parametry TSI lub NTR, określone dla danego podsystemu rozumianego jako odcinek linii. Powinna jednak objąć te parametry, które odnoszą się do weryfikacji interfejsów¹⁴. Ponadto same TSI albo NTR mogą przewidywać obowiązek weryfikacji określonych wymagań, nawet jeżeli nie były one objęte zakresem prac (jak np. pkt 4.2.7.4 TSI INF¹⁵). Szczególną uwagę tego rodzaju obowiązkowi powinien poświęcać producent podsystemu zlecając zakres oceny jednostce notyfikowanej.

W certyfikacie weryfikacji WE powinno zostać dokładne odniesienie do TSI lub NTR albo ich części, z którymi zgodność nie została sprawdzona (i uszczegółowione w dokumentacji przebiegu weryfikacji WE).¹⁶ Dokumentacja weryfikacji WE musi w sposób precyzyjny wskazywać, które elementy podsystemu i z jakiej przyczyny zostały wyłączone z oceny. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji oceny modernizacji lub odnowienia, bowiem w tym przypadku zgodność z wymaganiami TSI będzie wymagana jedynie dla zakresu objętego pracami (z uwzględnieniem interfejsów). Zakres nieobjęty pracami (i oceną) powinien być precyzyjnie określony.

Podmiot zlecający ocenę powinien przy tym upewnić się, że zleca ją w pełnym zakresie realizowanych prac. Tylko certyfikat weryfikacji WE obejmujący pełen zakres prac (wraz z interfejsami) umożliwia dopuszczenie do eksploatacji inwestycji, w tym w szczególności uzyskanie zezwolenia.

Oczywiście nieakceptowalne jest wyłączenie z oceny elementów inwestycji, w sytuacji domniemania, że wymagania dla podsystemu określone w TSI lub NTR nie zostaną spełnione. Również podkreślić należy, że z punktu widzenia wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu ma spełniać wymagania TSI i NTR.

Należy przy tym zdecydowanie podkreślić, że wyłączenia z oceny w certyfikacie weryfikacji WE podsystemu nie mogą wynikać z niespełnienia przez podsystem wymagań. W sytuacji niespełnienia wszystkich wymagań obowiązujących dla danego zakresu prac jednostka notyfikowana powinna odmówić wydania certyfikatu weryfikacji WE, informując o tym fakcie Prezesa UTK, zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku¹⁷. Nie

¹² Zgodnie z art. 4 pkt 34 ustawy o transporcie kolejowym.

¹³ Zgodnie z art. 25cb ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym

¹⁴ Zgodnie z art. 25cb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356, z 12 grudnia 2014 r., str. 1-109)

¹⁶ Zgodnie z art. 25cb ust. 7 i 7a ustawy o transporcie kolejowym.

¹⁷ Ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1398, z późn. zm.).

stoi to na przeszkodzie, aby jednostka notyfikowana wydała dla zakresu zgodnego z TSI pośredni certyfikat weryfikacji WE (zgodnie z rekomendacją NB-Rail¹⁸). Należy przy tym ponownie podkreślić, że pośredni certyfikat weryfikacji WE (i wystawiona w oparciu o taki certyfikat pośrednia deklaracja) nie uprawnia do eksploatacji podsystemu.

Ponadto potwierdzenie zgodności z wymaganiami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury nie zastępuje potwierdzenia spełnienia wymagań określonych w TSI lub NTR. Wymagania te pozostają poza sferą oceny UTK i jednostek notyfikowanych. Wydanie zezwolenia bądź certyfikatu jest odniesione do spełnienia wymagań zasadniczych określonych w TSI i NTR.

Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu Wnioskodawca¹⁹ sporządza deklarację weryfikacji WE podsystemu.

5. Pośredni certyfikat weryfikacji WE

Na wniosek uprawnionego podmiotu²⁰ podsystem można podzielić na określone części lub sprawdzić jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach procedury weryfikacji WE. Sprawdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei można dokonać także dla konkretnej części podsystemu na określonym etapie tej procedury. Po przeprowadzeniu tych czynności (jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei) jednostka notyfikowana wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu.

Zgodnie z § 6 rozporządzenia w sprawie interoperacyjności, pośredni certyfikat weryfikacji WE wydawany jest też dla weryfikacji podsystemu w zakresie wymagań krajowych. Potwierdza on, że część podsystemu dla której nie stosuje się TSI, spełnia wymagania poprzez zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych (określonych w Liście Prezesa UTK). To nie wyklucza, aby dane z weryfikacji w zakresie wymagań krajowych znalazły się w certyfikacie weryfikacji WE podsystemu, zamiast w pośrednim certyfikacie weryfikacji WE. W takim przypadku, wydanie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE nie byłoby konieczne, ponieważ i tak certyfikacja podsystemu zostałaaby przeprowadzona kompleksowo, co jest kluczowe w tym przypadku.

Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu Wnioskodawca²¹ sporządza pośrednią deklarację weryfikacji WE dla danego etapu.

Ustawa o transporcie kolejowym nie przewiduje możliwości wydania pośredniego certyfikatu weryfikacji WE na etapie końcowych prób podsystemu. Pośrednie certyfikaty weryfikacji WE dedykowane są jedynie dla oceny realizacji etapu przeprowadzanej modernizacji/budowy nowego podsystemu, jakim jest projektowanie lub budowa. W chwili gdy prace w ramach danej modernizacji są już zakończone, a ocena zgodności została zrealizowana w odniesieniu do całości zaplanowanych prac i dała wynik pozytywny, właściwe jest wydanie przez jednostkę notyfikowaną certyfikatu weryfikacji WE. Znajduje to również potwierdzenie w treści przepisu art. 25e ust. 3 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, w którym wyraźnie wskazano, że do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu, należy załączyć certyfikat weryfikacji WE podsystemu. Również w tym aspekcie przedstawione stanowisko jest zbieżne z opinią Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.

¹⁸ Zalecenie NB-Rail RFU-STR-001.

¹⁹ Podmiot, o którym mowa w art. 25cb ust. 7b ustawy o transporcie kolejowym.

²⁰ Podmiot, o którym mowa w art. 25cb ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym.

²¹ Podmiot, o którym mowa w art. 25cb ust. 5b ustawy o transporcie kolejowym.