

**Stanowisko Prezesa UTK  
w sprawie oceny zgodności podsystemów  
strukturalnych, w których zastosowano  
staroużyteczne wyroby kolejowe**

## Stanowisko

1. Staroużyteczne wyroby kolejowe, które są zdadne do ponownego użytku, można stosować w podsystemie pod warunkiem, że podsystem będzie zgodny z wymaganiami zasadniczymi.
2. Wykorzystanie wyrobu staroużytecznego powinno być każdorazowo poprzedzone oceną ryzyka w ramach podsystemu. Podmiot przeprowadzający tę ocenę i decydujący o wykorzystaniu wyrobów staroużytecznych ponosi odpowiedzialność za stwierdzenie ich przydatności do stosowania.
3. Odpowiedzialność za spełnienie wymagań zasadniczych przez podsystem z zastosowanymi wyrobami staroużytecznymi ponosi podmiot wystawiający deklarację weryfikacji WE podsystemu.
4. Dla staroużytecznych wyrobów co do zasady nie jest wymagane wystawienie deklaracji zgodności z typem, ani deklaracji zgodności lub przydatności do stosowania. Fakt zastosowania wyrobów staroużytecznych powinien być odnotowany w dokumentacji z przebiegu weryfikacji podsystemu.

## Wprowadzenie

Przy modernizacji lub odnowieniu podsystemów niekiedy celowe jest zastosowanie wyrobów staroużytecznych ze względów ekonomicznych. W myśl prawodawstwa polskiego i europejskiego możliwe jest wykorzystanie takich wyrobów pod warunkiem zachowania nadrzędnego celu, jakim jest spełnienie wymagań zasadniczych systemu kolei.

Zastosowanie wyrobów staroużytecznych nie zostało jednak uregulowane w sposób kompleksowy, poza odniesieniami w TSI CCS<sup>1</sup> oraz TSI INF<sup>2</sup>. Mając na uwadze powyższe Prezes Urzędu Transportu Kolejowego prezentuje stanowisko w sprawie zasad wykorzystania staroużytecznych wyrobów kolejowych w ramach inwestycji infrastrukturalnych. Założenia stanowiska bazują w przeważającej mierze na ocenie ryzyka wynikającej z rozporządzenia 402/2013<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 919/2016 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15 czerwca 2016 r., str. 1, z późn. zm.).

<sup>2</sup> 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 Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 1).

<sup>3</sup> Rozporządzenie 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 Nr 121, z 3 maja 2013 r, str. 8, z późn. zm.).

Niniejsze stanowisko dotyczy wyłącznie wyrobów wskazanych w Rozporządzeniu 720<sup>4</sup> oraz składników interoperacyjności, zwanych dalej łącznie „wyrobami kolejowymi”. Stanowisko nie dotyczy oceny wyrobów na zgodność z wymaganiami spoza zakresu transportu kolejowego, np. dotyczących wymagań prawa budowlanego. Stanowisko odnosi się wyłącznie do aspektów oceny wyrobów w podsystemach instalacji stałych (infrastruktura, energia, sterowanie – urządzenia przytorowe). Na potrzeby niniejszego stanowiska przez wyrób staroużyteczny rozumie się wyrób m.in.:

- zdemontowany i zamontowany ponownie (w całości lub części) w danej lokalizacji, w ramach tej samej inwestycji,
- zdemontowany w jednej lokalizacji i zamontowany w innej lokalizacji (w tym przesunięty lub zamontowany w innym torze), w ramach tej samej inwestycji,
- zdemontowany w jednej lokalizacji i zamontowany w innej, w ramach odrębnej inwestycji (przesunięty pomiędzy inwestycjami, w tym realizowanymi przez różnych wykonawców robót),
- pozostawiony w podsystemie (bez wybudowy), nadający się do dalszej eksploatacji.

Zasady dotyczące wyrobów staroużytecznych (zdatnych do ponownego użycia) są takie same, niezależnie od ww. przypadków.

## Uzasadnienie stanowiska

### 1. Możliwość stosowania staroużytecznych wyrobów kolejowych

#### 1.1. Składniki interoperacyjności

Zasady wykorzystania staroużytecznych składników interoperacyjności w najpełniejszy sposób są uregulowane w przypadku podsystemu „infrastruktura”. Zgodnie z pkt 6.6 TSI INF, infrastruktura kolejowa może spełniać wymagania zasadnicze także w przypadku zastosowania wyrobów staroużytecznych. Oznacza to możliwość powtórnego zamontowania w nawierzchni kolejowej składników interoperacyjności (szyn, systemów przytwierdzeń, podkładów), które były już uprzednio zastosowane i nadają się do ponownego wykorzystania. Podsystem zbudowany z użyciem takich składników musi spełniać odpowiednie wymagania TSI INF, co powinno zostać potwierdzone przez jednostkę notyfikowaną. Nie ma jednak konieczności ponownego przeprowadzania badań staroużytecznych składników na zgodność z wymaganiami

---

<sup>4</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 720).

właściwymi dla składników nowych, co wprost wskazano w pkt 6.6.1 (1) lit. a TSI INF. Obowiązkowe jest jednak przeprowadzenie weryfikacji całego podsystemu, co wynika z pkt. 6.6.1. TSI INF.

Kwestią budzącą wątpliwości jest odniesienie powyższych zasad do podsystemów objętych innymi TSI. Należy wskazać, że TSI INF zawiera przepisy umożliwiające dopuszczanie do eksploatacji staroużytecznych składników interoperacyjności. Natomiast TSI PRM<sup>5</sup> nie zawiera tego rodzaju szczegółowych przepisów. Jednakże brak odpowiednich przepisów w TSI PRM, które odnosiłyby się do oceny wyrobów staroużytecznych, nie stoi na przeszkodzie, aby w ramach podsystemu infrastruktura stosować staroużyteczne składniki interoperacyjności określone w TSI PRM. Również w tym przypadku podsystem, w którym są zastosowane staroużyteczne składniki interoperacyjności określone w TSI PRM, powinien spełniać wymagania zasadnicze. Natomiast nie ma konieczności, aby przedmiotowe składniki musiały uzyskać deklaracje zgodności WE lub deklaracje przydatności do stosowania WE, tak jak w przypadku nowych składników.

Podobnie jak w TSI PRM, również w TSI ENE<sup>6</sup> nie ma szczegółowych przepisów dotyczących ponownego zastosowania składników interoperacyjności. Możliwa jest zatem analogiczna wykładnia do TSI INF - nie ma konieczności, aby przeznaczona do ponownego użycia sieć trakcyjna (np. przewieszana na nowe konstrukcje wsporcze) musiała uzyskać deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności. Jednak konieczne jest potwierdzenie, że podsystem Energia, w którym zastosowano taką sieć, spełnia aktualne wymagania TSI ENE.

Inaczej kwestie zastosowania staroużytecznych składników interoperacyjności reguluje TSI CCS. Zgodnie z tabelą 6.3 zawartą w pkt 6.3.4 TSI CCS wymagane jest sprawdzenie, czy wszystkie składniki interoperacyjności, które mają wejść w skład podsystemu, są objęte deklaracją zgodności WE i odpowiednim certyfikatem. Weryfikacja deklaracji zgodności WE dla staroużytecznych składników będzie odnosić się do pierwotnej deklaracji zgodności WE składnika interoperacyjności. Oznacza to, że składniki interoperacyjności określone w TSI CCS (niezależnie czy nowe, czy też stare) powinny posiadać stosowną deklarację. Dla staroużytecznych składników określonych w TSI CCS nie jest jednak wymagana ponowna procedura oceny zgodności składnika interoperacyjności. Wymagane jest natomiast

---

<sup>5</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 110).

<sup>6</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 179, z późn. zm.)

sprawdzenie, zgodnie z tabelą 6.3 TSI CCS, czy nadal zapewniona jest zgodność z wymaganiami aktualnie obowiązującej TSI.

## 1.2. Wyroby świadectwowe

Osobnym zagadnieniem pozostaje kwestia wyrobów objętych tzw. trybem krajowym. Przepisy ustawy o transporcie kolejowym<sup>7</sup>, jak i rozporządzenia 720 nie odnoszą się bezpośrednio do kwestii wykorzystania staroużytecznych wyrobów, dla których konieczne jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. Mając jednak na uwadze uregulowania TSI INF również w tym obszarze podstawową zasadą w ocenie wyrobów staroużytecznych powinno być zapewnienie, że zastosowanie ich w ramach podsystemu pozwoli osiągnąć jego zgodność z aktualnie obowiązującymi specyfikacjami technicznymi. Punktem odniesienia dla oceny podsystemu z zastosowanymi wyrobami staroużytecznymi w chwili obecnej powinny być zatem wymagania z Listy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 2017 r.<sup>8</sup> Ewentualnie, w przypadku zaawansowanego etapu realizacji projektu, punktem odniesienia będą wymagania z listy uprzednio obowiązującej, tj. z 2013 r.

Z formalnego punktu widzenia wyroby staroużyteczne, których typy są wymienione w rozporządzeniu 720, nie będą wymagały wystawienia deklaracji zgodności z typem zgodnie z art. 22f ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym. Kluczowy pozostanie bowiem fakt, że wyroby zostały wprowadzone do obrotu znacznie wcześniej, niż w momencie ponownego zastosowania. Należy jednak mieć na uwadze, że ocena zgodności podsystemu, w przypadkach o których mowa w art. 25e ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym, będzie wiązać się z brakiem udziału jednostki notyfikowanej i tym samym większą odpowiedzialnością dla podmiotu będącego producentem podsystemu.

W obszarze wyrobów objętych rozporządzeniem 720 kolejnym przypadkiem będzie sytuacja, kiedy ponownie zostanie wykorzystany wyrób kolejowy, dla którego pozostaje ważna deklaracja zgodności z typem. W tym przypadku deklaracja zgodności z typem zachowuje ważność w aspekcie wprowadzenia do obrotu wyrobu, zaś aspekty związane z eksploatacją wyrobu w nowej konfiguracji lub lokalizacji wymagają ponownej oceny w ramach podsystemu i nie są objęte zakresem odpowiedzialności producenta wystawiającego deklarację zgodności z typem.

---

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.).

<sup>8</sup> Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei opublikowana w BIP Ministerstwa Infrastruktury na podstawie rozporządzenia 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).

## 2. Ocena możliwości ponownego wykorzystania wyrobu staroużytecznego

Ocena ryzyka dotycząca wykorzystania wyrobów staroużytecznych powinna opierać się na schemacie postępowania określonym w rozporządzeniu 402/2013, prowadzonym w odniesieniu do oceny podsystemu z zastosowanymi wyrobami staroużytecznymi. Dobrą praktyką w ramach procesu oceny ryzyka dla ponownego wykorzystania wyrobów staroużytecznych w podsystemie będzie odniesienie się do poniższych aspektów:

- czy wyrób był odpowiednio dopuszczony do eksploatacji i wprowadzony do obrotu, co może obejmować m.in. sprawdzenie odpowiedniej deklaracji zgodności WE lub świadectwa typu i/lub deklaracji zgodności z typem – zależnie od zasad obowiązujących przy pierwszym wprowadzeniu do obrotu,
- czy wyrób spełnia wymagania pozwalające na potwierdzenie zgodności podsystemu z wymaganiami zasadniczymi,
- czy są właściwe interfejsy wewnętrzne, tj. czy wyrób zachowuje swoją wewnętrzną integralność,
- czy są właściwe interfejsy zewnętrzne dotyczące współpracy z innymi urządzeniami oraz pracy w nowych warunkach eksploatacyjnych (co się wiąże m.in. z analizą ograniczeń dla danego urządzenia),
- czy wyrób staroużyteczny posiada aktualną dokumentację dotyczącą utrzymania, określającą m.in. graniczne wartości zużycia, sposób montażu, odniesienie do prowadzonych ocen okresowych wyrobu itp. (odpowiednio do specyfiki danego wyrobu).

Mitygacja niektórych zagrożeń może wymagać wprowadzenia dodatkowych środków bezpieczeństwa, np. przeprowadzenia dodatkowych badań, opracowania nowej dokumentacji. Istniejące instrukcje zarządcy infrastruktury dotyczące postępowania z wyrobami staroużytecznymi mogą być uznane za odpowiednie (w całości lub części) dokumenty odniesienia.

Odpowiedzialność za ocenę zdatności oraz zastosowanie wyrobu staroużytecznego w podsystemie ponosi podmiot decydujący się na dalsze eksploatowanie takiego wyrobu. W przypadku, gdy zarządca infrastruktury w warunkach kontraktowych narzuca wykonawcy obowiązek stosowania wyrobów staroużytecznych, to na zarządcy ciąży obowiązek wykazania – w drodze stosowania rozporządzenia nr 402/2013 – zdatności do użytku takich wyrobów i zapewnienia kontroli ryzyka z tym związanego. Oczywiście w procesie tym powinien również uczestniczyć wykonawca, który pozostaje jednak co do zasady odpowiedzialny tylko za swoją

część zadań, tj. za bezpieczne zamontowanie wyrobu staroużytecznego w podsystemie i zapewnienie zgodności podsystemu z wymaganiami zasadniczymi. W przypadku, gdy to wykonawca uwzględniając przyjęte przez zarządcę np.: dla określonych klas toru standardy konstrukcyjne nawierzchni, oraz za jego zgodą, decyduje się na wykorzystanie wyrobów staroużytecznych, przejmuje on opisane powyżej obowiązki zarządcy.

Podkreślić należy, że opisany powyżej model podziału odpowiedzialności pozostaje spójny z ogólnymi założeniami mającymi zastosowanie do wprowadzania na rynek wyrobów kolejowych. Producent wyrobu kolejowego bierze bowiem odpowiedzialność za spełnienie właściwych wymagań przez ten wyrób, producent podsystemu pozostaje zaś odpowiedzialny za bezpieczną integrację wyrobu w podsystemie. Różnica między wykorzystaniem wyrobów nowych i staroużytecznych w podsystemie przejawia się zatem w dwóch aspektach:

- podmiotu biorącego odpowiedzialność za wykorzystanie wyrobu w podsystemie – w przypadku wyrobów staroużytecznych nie będzie to ich producent, lecz podmiot decydujący o wykorzystaniu w inwestycji takich wyrobów, najczęściej zarządca infrastruktury;
- wymagań mających zastosowanie dla wyrobu – dla wyrobów nowych zastosowanie znajdują wymagania ujęte w TSI lub Liście Prezesa UTK, natomiast dla wyrobów staroużytecznych ocenianych pod kątem zdolności do ponownego wykorzystania będą to wymagania właściwe dla ich eksploatacji i utrzymania np. dotyczące dopuszczalnych tolerancji zużycia.

### **3. Dokumentacja**

Wykorzystanie staroużytecznych wyrobów kolejowych w modernizowanym lub odnawianym podsystemie powinno być poprzedzone oceną ryzyka zgodnie z rozporządzeniem nr 402/2013. Ocena taka powinna być udokumentowana według zasad wynikających z przepisów tego rozporządzenia.

Szczególnie istotne jest ponadto, aby oprócz wyników z analizy przepisów rozporządzenia nr 402/2013, w dokumentacji znalazły się wyniki oceny zdolności do ponownego wykorzystania poszczególnych wyrobów kolejowych zabudowywanych w podsystemie. Powinny one wskazywać dokonane sprawdzenia i ich wyniki, a także określać osobę odpowiedzialną za ocenę i decyzję o dalszym ich wykorzystaniu. Przeprowadzający analizę powinien zachować dokumentację z przeprowadzonej oceny ryzyka (m.in. na potrzeby kontroli) oraz dokumentację potwierdzającą zdolność danych wyrobów staroużytecznych do ponownego użycia (np. oświadczenie, opinię).

Opisane powyżej dokumenty uzupełniają sporządzane dla nowoprodukowanych wyrobów deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania w przypadku składników interoperacyjności, a także deklaracje zgodności z typem w przypadku wyrobów świadectwowych. Wynika to z faktu, że wymienione deklaracje są związane z etapem wprowadzenia wyrobu do obrotu, tymczasem w przypadku wyrobów staroużytecznych kluczowy pozostaje fakt, że zostały one wprowadzone do obrotu znacznie wcześniej niż w momencie ponownego wykorzystania.

Ze względu na fakt, że wyrobom staroużytecznym nie zawsze towarzyszą stosowne deklaracje (z wyjątkiem składników interoperacyjności w TSI CCS) ich wykorzystanie w podsystemie powinno zostać także odnotowane w certyfikacie i deklaracji weryfikacji WE podsystemu. Precyzyjne uwzględnienie tego aspektu w dokumentacji jest narzędziem zapewniającym przejrzystość decyzji w tym zakresie, a także potwierdzającym świadomość dodatkowych obowiązków i odpowiedzialności związanej z wykorzystaniem w podsystemie wyrobów staroużytecznych. Jest także odzwierciedleniem faktu uwzględnienia w ocenie jednostki notyfikowanej wyrobów staroużytecznych.

Najbardziej szczegółowe uregulowania dotyczące dokumentacji z procesu weryfikacji WE w aspekcie stosowanie wyrobów staroużytecznych wprowadza TSI INF w odniesieniu do składników interoperacyjności wymienionych w tej TSI, tj. szyn, systemów przytwierdzeń i podkładów. Zgodnie z pkt 6.6.2 (1) TSI INF jednostka notyfikowana wydając certyfikat weryfikacji WE jest zobowiązana wskazać jednoznacznie, które składniki interoperacyjności zostały ocenione w ramach weryfikacji WE podsystemu. Dodatkowe informacje o wykorzystaniu staroużytecznych składników interoperacyjności muszą również znaleźć się w deklaracji weryfikacji WE podsystemu. Należy w niej:

- wskazać, które składniki interoperacyjności były uprzednio zamontowane i nadają się do ponownego użycia,
- zawrzeć potwierdzenie, że podsystem zawiera składniki interoperacyjności identyczne ze składnikami poddanymi weryfikacji w ramach podsystemu.

Powyższe uregulowania zostały zaczerpnięte z TSI INF, niemniej jednak rekomendowane jest stosowanie analogicznych rozwiązań w przypadku wykorzystania staroużytecznych składników interoperacyjności uregulowanych w pozostałych TSI, jak również w przypadku wykorzystania w podsystemach „infrastruktura”, „energia”, „sterowanie – urządzenia przytorowe” staroużytecznych wyrobów świadectwowych.



## Podstawa prawna

1. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 919/2016 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15 czerwca 2016 r., str. 1, z późn. zm.).
2. 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 Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 1, z późn. zm.).
3. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 110).
4. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 179, z późn. zm.).
5. Rozporządzenie 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 Nr 121, z 3 maja 2013 r, str. 8, z późn. zm.).
6. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 720).
8. Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei opublikowana w BIP Ministerstwa Infrastruktury na podstawie rozporządzenia 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).