

# Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16339,Co-moze-sie-zmienic-w-dopuszczeniu-do-eksploatacji-wyrobow-kolejowych.html>  
17.04.2024, 16:19

Strona znajduje się w archiwum.

## Co może się zmienić w dopuszczeniu do eksploatacji wyrobów kolejowych?

12.10.2020

Procedury dopuszczenia do eksploatacji wyrobów krajowych są bardzo skomplikowanym procesem. W Urzędzie Transportu Kolejowego widzimy potrzebę ich uproszczenia i zmniejszenia formalnych obciążeń. Projekt zmian jest już gotowy. Pewne są już nowe zasady wydawania zezwoleń dla pojazdów kolejowych – wprowadzi je IV pakiet kolejowy.

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym [\[1\]](#) do zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, należy m.in. wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych, wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych oraz wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu. Tak więc Prezes UTK jest zaangażowany w proces dopuszczenia do eksploatacji

podsystemów strukturalnych, w których ocenie podlegają składniki interoperacyjności oraz niektóre urządzenia i budowle.

Wszystkie wyroby dopuszczane do eksploatacji na rynku kolejowym muszą spełniać wymagania zasadnicze. Obecnie wymagania te określa dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei. Są to: bezpieczeństwo, niezawodność i dostępność, zdrowie, ochrona środowiska naturalnego, zgodność techniczna. Szczegółowe wymagania, umożliwiające spełnienie wymagań zasadniczych w zależności od wyrobu lub sieci, na której ma być zainstalowany, określone są w prawie europejskim (składniki interoperacyjności) lub w prawie krajowym (urządzenia i budowle mające wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, tzw. Wyroby krajowe). Wymagania dla składników interoperacyjności zawarte zostały w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI), natomiast wymagania dla wyrobów krajowych określono w Liście Prezesa UTK[2].

Wyroby kolejowe różnią się nie tylko wymaganiami, które mają spełniać, ale także procedurami oceny zgodności służącymi weryfikacji, czy wymagania te zostały spełnione. Ocena spełnienia wymagań przez wyrób odbywa się zgodnie ze sformalizowanymi procedurami oceny zgodności. W systemie oceny zgodności możemy wyróżnić dwa tryby weryfikacji – na zgodność z wymaganiami europejskimi albo krajowymi. W trybie europejskim procedury oceny zgodności (tzw. moduły) zawiera decyzja Komisji 2010/713[3] w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności. Wyroby, dla których wymagania określa prawo krajowe, oceniane są zgodnie z procedurą określoną w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych z dnia 13 maja 2014 r.[4] Procedury te, chociaż w praktyce różne, oparte zostały na wspólnych ramach, tzw. „nowego i globalnego podejścia do harmonizacji technicznej”, sformułowanych w rozporządzeniu 765/2008[5] ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania

produktów do obrotu.

## NADZÓR

Ustawa o transporcie kolejowym stanowi, że Prezes UTK jest, w rozumieniu ustawy z 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku<sup>6</sup>[6], organem nadzoru w odniesieniu do „wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów kolejowych”.

Ponadto ustawa o transporcie kolejowym zawiera odesłanie do przepisów SOZiNR w zakresie kontroli spełnienia przez podsystemy strukturalne zasadniczych wymagań systemu kolei, a także postępowań w sprawie tych podsystemów. Prezes UTK może przeprowadzić lub zlecić przeprowadzenie dodatkowej kontroli (np. oceniającej spełnienie przez podsystem zasadniczych wymagań) lub zwrócić się do podmiotu gospodarczego o udzielenie dodatkowych informacji lub wyjaśnień dotyczących podsystemu i innych wyrobów kolejowych. Może również przeprowadzić postępowanie w sprawie eksploatacji podsystemu niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami, w tym w drodze postanowienia wezwać podmiot m.in. do usunięcia niezgodności wyrobu z wymaganiami, wycofania wyrobu z obrotu lub użytku, zaprzestania udostępniania wyrobu.

## SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

Składniki interoperacyjności wprowadza się do obrotu w trybie europejskim, czyli muszą zostać spełnione wymagania określone w odpowiednich Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności. Producent wyrobu wystawia deklarację zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przed wprowadzeniem wyrobu do obrotu, zgodnie z odpowiednimi modułami oceny zgodności, w zdecydowanej większości przeprowadzanymi z udziałem jednostki notyfikowanej.

Wprowadzenie składnika interoperacyjności do obrotu nie oznacza jeszcze możliwości jego przekazania do eksploatacji. Przed rozpoczęciem eksploatacji wyrobu należy sprawdzić jego bezpieczną integrację w podsystemie, do którego składnik jest włączany. Następuje to w procesie dopuszczania do eksploatacji, przy czym dopuszczenie do eksploatacji odnosi się do podsystemu, a nie do poszczególnych wyrobów. Prezes UTK ocenia składniki interoperacyjności w ramach oceny podsystemu w procesie wydawania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego dla podsystemów „Infrastruktura”, „Energia”, „Sterowanie – urządzenia pokładowe”. Innymi słowy, Prezes UTK nie wydaje żadnego dokumentu potwierdzającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji składnika interoperacyjności, składniki dopuszczane włączane są do eksploatacji wraz z całym podsystemem.

## URZĄDZENIA I BUDOWLE

Typy urządzeń i budowli (przeznaczonych do eksploatacji na sieciach określonych zgodnie z art. 22f ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym) podlegają ocenie zgodności w trybie krajowym. W odpowiednich przypadkach badanie obejmuje również próby eksploatacyjne z uwzględnieniem sprawdzenia interfejsów. Badany w ten sposób jest jedynie pierwszy egzemplarz wyrobu, na który wydawane jest następnie świadectwo. W oparciu o wydane świadectwo odbywa się produkcja kolejnych egzemplarzy, dla których wystawiana jest deklaracja zgodności z typem. Deklaracje zgodności z typem wystawia się w oparciu o moduły oceny zgodności określone w decyzji 768/2008. Moduły zawarte w tej decyzji, zgodnie z jej dosłownym brzmieniem, odnoszą się do etapu wprowadzenia do obrotu.

W polskim systemie prawnym nie ma przypisanej wyraźnej odpowiedzialności za bezpieczną integrację. Obowiązująca w obrocie praktyka pokazuje, że producent szyny lub podkładu wystawia deklarację zgodności z typem przed dostarczeniem wyrobu wykonawcy modernizacji linii kolejowej. Zgodnie z art. 22f ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym taka szyna lub podkład mogą już być eksploatowane, chociaż w praktyce mogą

nawet nie być zabudowane w podsystemie (mogą być składowane na placu), a więc trudno mówić tu o ocenie bezpiecznej integracji.

Realizacja obecnie obowiązujących krajowych procedur oceny zgodności, wynikających z rozporządzenia 720, jest dla podmiotów rynkowych problematyczna. Dlatego też pozytywną zmianą byłoby zlikwidowanie dotychczasowej procedury wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji. Wprowadzenie do obrotu budowli i urządzeń powinno poprzedzać wyłącznie wystawienie przez producenta, na własną odpowiedzialność, deklaracji zgodności wyrobu krajowego, po przeprowadzeniu oceny zgodności wedle modułów określonych w decyzji 713/2010. Czyli tak, jak to jest realizowane w przypadku składników interoperacyjności.

Proponowane rozwiązanie ma tę zaletę, że upraszcza system oceny zgodności wyrobów przeznaczonych dla kolejnictwa w Polsce. Procedury wprowadzania wyrobów do obrotu (lub ich ewentualnego wycofania) oparte byłyby na rozwiązaniach przewidzianych w ustawie o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku. Prowadziłoby to zatem do zniesienia zbędnych obowiązków ciążących obecnie na producentach i zdublowanych procedur oceny zgodności. Producent zamierzający wprowadzić do obrotu swój wyrób nie musiałby realizować procedury przed Prezesem UTK, co pozwoliłoby oszczędzić czas oraz koszty związane z prowadzeniem postępowania administracyjnego. Nadzór Prezesa UTK nad rynkiem wyrobów krajowych realizowany byłby przede wszystkim na etapie wydawania zezwolenia na dopuszczanie do eksploatacji podsystemu oraz w ramach zadań Prezesa UTK jako organu nadzoru rynku.

## POJAZDY KOLEJOWE

W obecnym stanie prawnym Prezes UTK wydaje zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnych z TSI oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI w formie decyzji administracyjnej. Stan ten ulegnie zmianie 31 października 2020 r., upływa wtedy bowiem wyznaczony termin

na implementację do polskiego porządku prawnego tzw. IV pakietu kolejowego, czyli m.in. dyrektywy 2016/797[7]. W IV pakiecie kolejowym zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zostanie zastąpione zezwoleniem na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Procedura oceny będzie niezależna od tego, czy weryfikacji podlega pojazd w pełni objęty TSI, czy też w jakimś zakresie z wymogu zgodności z TSI zwolniony.

Dyrektywa 2016/797 określa nową procedurę wprowadzania do obrotu pojazdów kolejowych, która realizowana ma być w całości w formie elektronicznej. Wniosek o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu w przypadku, gdy planowany obszar jego eksploatacji ograniczony jest wyłącznie do sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może zostać złożony do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) albo Prezesa UTK. Natomiast w przypadku, gdy planowany obszar eksploatacji pojazdu obejmuje również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej, wniosek powinien zostać złożony do ERA. Wniosek o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu składany będzie za pośrednictwem OSS (ang. One Stop Shop) – punktu kompleksowej obsługi, tj. platformy internetowej zarządzanej przez ERA.

## PODSUMOWANIE

Zaproponowane przez Prezesa UTK zmiany w zakresie procedury dopuszczenia do eksploatacji wyrobów krajowych wpłyną na jej uproszczenie i odformalizowanie, co w bezpośredni sposób powinno przełożyć się na skrócenie czasu i zaoszczędzenie środków wnioskodawców, jednocześnie wpływając pozytywnie na poziom bezpieczeństwa przewozów kolejowych.

IV pakiet kolejowy wprowadza wiele zmian w zakresie wydawania zezwoleń dla pojazdów kolejowych. Jednak rola Prezesa UTK pozostaje istotna w tym procesie, bowiem to Prezes UTK będzie procedował wnioski skierowane do niego przez punkt kompleksowej obsługi o wydanie zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych, których

planowanym obszarem użytkowania będzie sieć kolejowa położona na terytorium RP.

[1] Ustawa o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1043), zwana dalej „ustawą o transporcie kolejowym”. Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 19 stycznia 2017 r.

[2][2] Ustawa o transporcie kolejowym stanowi, że Prezes UTK jest, w rozumieniu ustawy z 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, organem nadzoru w odniesieniu do „wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów kolejowych”.

[3] Decyzja Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz. Urz. UE L 319 z 4.12.2010, s. 1); dalej „decyzja 713/2010”.

[4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2014 r. poz. 720).

[5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30).

[6] Ustawa o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 544 z późn. zm.), zwana dalej „SOZiNR”.

[\[7\]](#) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. UE L 138 z 26.5.2016, str. 44-101), zwana dalej „Dyrektywą 2016/797”.