

GRUDZIEŃ

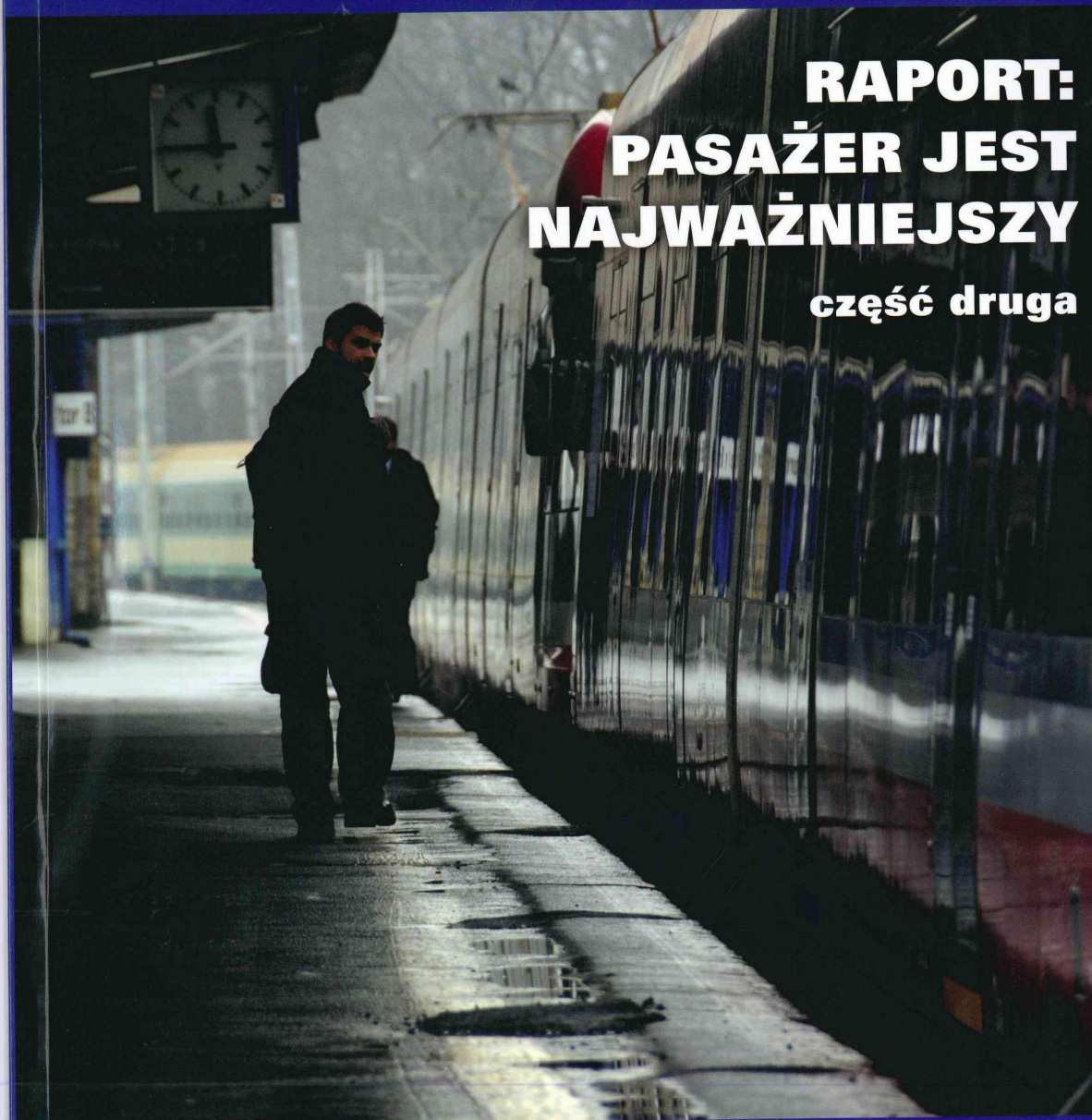
Nr 12/2008

www.rynek-kolejowy.pl

RYNEK KOLEJOWY

ISSN 1644-1958

RAPORT: PASAŻER JEST NAJWAŻNIEJSZY część druga



W numerze:

- * Rozmowy z Andrzejem Masselem, Fabien Courtellemont
- * Wyniki przewozów
- * Reportaże Bonantrans i IRS
- * Ocena zgodności systemów kolei
- * Synergia PNI

Krzysztof Warmiński



OCENA ZGODNOŚCI transeuropejskiego systemu kolei w świetle nowych wymagań prawodawstwa

W celu umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach będących wynikiem ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych, należy poprawić powiązania wzajemne oraz interoperacyjność krajowych sieci kolejowych, jak również dostęp do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej.

runków zdrowotnych i bezpieczeństwa personelu, który ma swój wkład w jego funkcjonowanie. Rozpatrując istnienie dwóch odrębnych dyrektyw z perspektywy kilku lat ich funkcjonowania, nie był uzasadniony podział na systemem kolei dużych prędkości i systemem kolei konwencjonalnych. Procedury dotyczące opracowania specyfikacji technicznych w zakresie interoperacyjności są identyczne w przypadku obydwu systemów, po-

Dodatkowo z uwagi na to, że pociągi powinny mieć możliwość swobodnego przemieszczania się z sieci dużych prędkości do sieci konwencjonalnej, to techniczne specyfikacje obydwu systemów powinny również pokrywać się w znacznej mierze. Prace nad opracowaniem TSI pokazały, że w przypadku niektórych podsystemów obydwu systemy mogą korzystać z jednej TSI. W 2008 roku połączono dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE



Fot. Kolej Mazowiecka

Warunki te dotyczą projektowania, produkcji, wprowadzania do użytku, modernizacji, działania i utrzymania systemu wprowadzonego do użytku po dacie wejścia w życie dyrektywy 96/48/WE oraz 2001/16/WE, jak też kwalifikacji zawodowych oraz wa-

dobnie jak procedury w zakresie oceny zgodności składników interoperacyjności oraz podsystemów. Zasadnicze wymogi są także praktycznie identyczne, podobnie jak podział systemu na podsystemy, dla których należy sporządzać techniczne specyfikacje.

w jedną wspólną dyrektywę 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie. Będzie ona obowiązywać od 2010 roku. Zakres stosowania nowej dyrektywy obejmie, od chwili wejścia jej w życie, transeuropejskie sieci kolei konwen-

cjonalnych oraz kolei dużych prędkości, określone w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 lipca 1996 r. oraz pojazdy, które będą użytkowane w ramach tych sieci. Zakres stosowania zostanie rozszerzony na całą sieć i wszystkie pojazdy, pod warunkiem, że ocena wpływu wykaże ekonomiczne korzyści tego działania.

Ze względu na to, iż celem akredytacji jest zapewnienie wiarygodnego potwierdzenia kompetencji jednostki do wykonywania działalności z zakresu oceny zgodności, państwa członkowskie wyznaczają tylko jedną krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 765/2008 z 9 lipca 2008 r. ustanawiającym nowe wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające poprzednie przepisy. Jednostka ta będzie zorganizowana w sposób gwarantujący obiektywizm i bezstronność jej działalności. Będzie ona funkcjonować niezależnie od działalności komercyjnej związanej z oceną zgodności w charakterze władzy publicznej. Dopuszczalna będzie możliwość korzystania z usług krajowej jednostki akredytującej w innym państwie członkowskim. Krajowa jednostka akredytująca będzie sprawdzała, czy jednostki oceniające zgodność (notyfikowane) posiadają kompetencje do wykonywania określonych czynności z zakresu oceny zgodności. W przypadku gdy zostanie stwierdzone, że posiadają takie kompetencje, krajowa jednostka akredytująca wyda jej certyfikat akredytacji poświadczający te kompetencje, co będzie podstawą do jej autoryzacji przez rząd w celu notyfikacji przez Komisję Europejską.

Na transeuropejski system kolei składają się składniki interoperacyjności oraz podsystemy.

Ocena zgodności składników interoperacyjności oraz podsystemów odnosi się do fazy projektowania i do fazy ich produkcji. Składnik interoperacyjności oraz podsystem muszą przejść obie fazy oceny i w przypadku uzyskania pozytywnych wyników mogą zostać wprowadzone do obrotu. Istnieją różne procedury oceny zgodności (moduły) obejmujące obie fazy. Gdy wspólnotowe prawodaw-

stwo harmonizacyjne wymaga oceny zgodności, będzie ono również mogło przewidywać jej wykonywanie przez władze publiczne, producentów lub jednostki notyfikowane.

Producent podczas wyboru modułów dla przeprowadzenia oceny zgodności produktu z wymaganiami dyrektywy uwzględnia takie kwestie, jak stosowność modułów w odniesieniu do typu produktu, charakter istniejącego ryzyka, infrastrukturę ekonomiczną, rodzaje i znaczenie produkcji. Dyrektywy pozostawiają producentom na tyle szeroki wybór modułów, na ile jest to zgodne z zapewnieniem zgodności z wymogami. Dyrektywy dają producentowi możliwość stosowania modułów opartych o systemy zapewnienia jakości, które są równoważne z modułami nie wykorzystującymi systemów zapewnienia jakości. Jednostki notyfikowane nie powinny narzucać producentom modułów oceny zgodności. Importera lub dystrybutora uważać się będzie za producenta, jeżeli wprowadza on produkt do obrotu pod własną nazwą lub znakiem towarowym albo modyfikuje produkt już znajdujący się w obrocie w taki sposób, że może to mieć wpływ na zgodność z obowiązującymi wymaganiami, i w konsekwencji przyjmuje na siebie obowiązki producenta.

Komisja, we współpracy z państwami Unii, organizuje spotkania pomiędzy jednostkami notyfikowanymi w celu zagwarantowania spójnego stosowania modułów pod względem technicznym. Transportowy Dozór Techniczny w Warszawie bierze czynny udział w takich spotkaniach.

Dla celów przeprowadzenia oceny zgodności, dokumentacja produktu dostarczana jednostkom notyfikowanym przez producentów powinna ograniczać się do dokumentacji wymaganej wybranym modulem. Dokumentacja ta jest chroniona przez jednostkę notyfikowaną przed osobami trzecimi.

Państwa członkowskie autoryzują jednostki spośród technicznie właściwych organów spełniających wymagania określone w dyrektywach będące pod ich jurysdykcją w celu notyfikowania przez Komisję Europejską. Komisja Europejska publikuje aktualny wykaz jednostek notyfikowanych w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

W obszarze z zakresu dotychczasowych dwóch dyrektyw kolejowych 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości autoryzowaną jednostką jest **Transportowy Dozór Techniczny** w Warszawie jako jednostka notyfikowana numer **1468**. Realizuje ona moduły w zakresie podsystemu INFRASTRUKTURA: B, D, F, H2, V, SC, SH2 oraz podsystemu TABOR: B, D, F, H2, V, SB, SD, SF, SH2.

Transportowy Dozór Techniczny posiada notyfikację także w zakresie dyrektyw:

- 97/23/WE – dotycząca urządzeń ciśnieniowych,
- 87/404/EWG – dotycząca prostych zbiorników ciśnieniowych,
- 1999/36/WE – dotycząca ciśnieniowych urządzeń transportowych,
- 98/37/WE – dotycząca maszyn,
- 95/16/WE – dotycząca dźwigów, oraz
- 2000/9/WE – dotycząca kolei liniowych.

Ocenie poddawana jest odpowiedzialność wykorzystania składników interoperacyjności oraz podsystemów w zakresie bezpieczeństwa, niezawodności i dostępności, zdrowia, ochrony środowiska naturalnego oraz zgodności technicznej.

Podsystemy składające się na transeuropejski system kolei konwencjonalnych podlegają procedurze weryfikacyjnej WE, którą przeprowadzają jednostki notyfikowane na zlecenie. Weryfikacja gwarantuje władzom odpowiedzialnym za wydawanie zezwoleń na ich oddanie do użytku, pewność, że na etapie projektu, konstrukcji oraz oddawania do użytku jej wynik jest zgodny z obowiązującymi przepisami technicznymi i operacyjnymi. Gwarantuje także producentom możliwość równego traktowania niezależnie od kraju pochodzenia.

W przypadku gdy wspólnotowe prawodawstwo harmonizacyjne wymaga deklaracji producenta, stwierdzającej, że wykazano spełnienie wymagań dotyczących produktu (dalej zwanej „deklaracją zgodności WE”), prawodawstwo to musi przewidywać sporządzenie pojedynczej deklaracji z uwzględnieniem wszystkich aktów wspólnotowych mających

zastosowanie do produktu, zawierającej wszystkie informacje konieczne do zidentyfikowania wspólnotowego prawodawstwa harmonizacyjnego, do którego deklaracja się odnosi oraz odniesienia do publikacji tych aktów. Poprzez sporządzenie deklaracji zgodności WE, producent przyjmuje na siebie odpowiedzialność za zgodność produktu.

Za zgodne z zasadniczymi wymogami dyrektyw uznaje się te składniki interoperacyjności, które są w nich wymienione i posiadają deklarację zgodności lub odpowiedniości WE dotyczącą wykorzystania. Zgodność składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymogami oraz, gdzie jest to właściwe, jego odpowiednością wykorzystania ustala się w oparciu o warunki określone w odpowiednich TSI, w tym wszelkimi mogącymi istnieć odpowiednimi specyfikacjami europejskimi.

Ocenę zgodności lub odpowiedności wykorzystania składnika interoperacyjności przeprowadza jednostka notyfikowana, w której producent lub jego upoważniony zastępca prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty złożył wniosek. Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych dyrektyw obejmujących inne aspekty, deklaracja zgodności i odpowiedności WE dotycząca wykorzystania ma stwierdzać, iż te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych dyrektywach.

Zadania jednostki notyfikowanej odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu obejmują etap projektu (zatwierdzenia typu) oraz wytwarzania, aż do wprowadzenia do użytku podsystemu. Obejmują one również weryfikację płaszczyzn współdziałania danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony w oparciu o informacje dostępne w odnośnych TSI.

Deklaracja WE jako kolejny etap obejmuje:

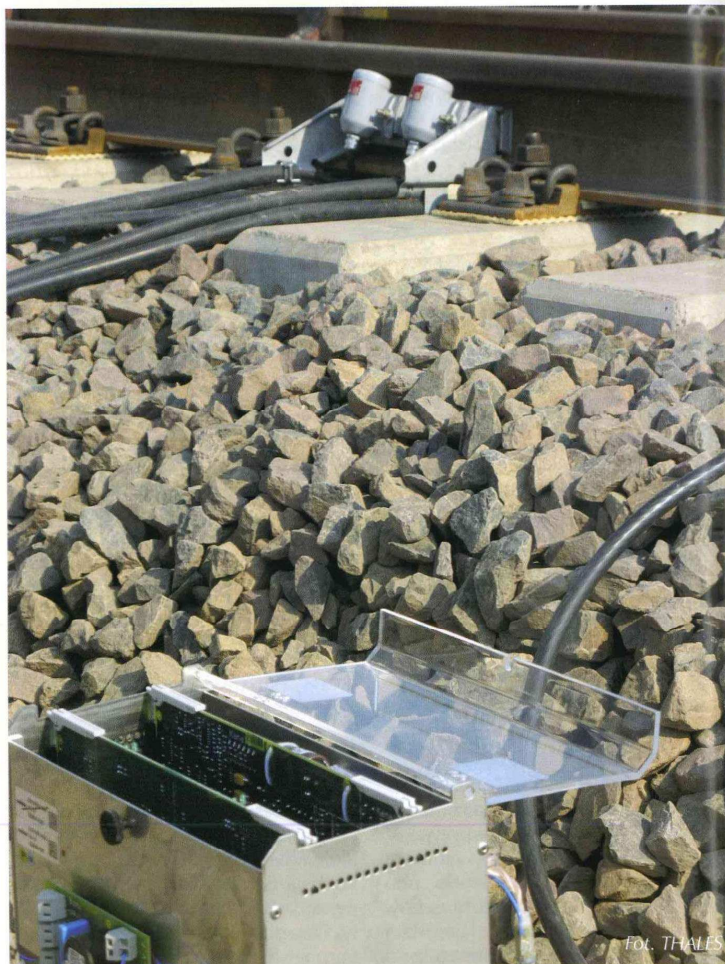
- albo ocenę dotyczącą zgodności interoperacyjnej części składowej, rozpatrywanej w sposób wyodrębniony, ze specyfikacjami technicznymi, które mają być spełnione dokonaną przez jednostkę notyfikowaną;
- albo ocenę dotyczącą przydatności do użytku interoperacyjnej części

składowej, rozpatrywanej w swoim otoczeniu kolejowym, w szczególności w przypadkach, gdy w grę wchodzi interfejsy, w odniesieniu do specyfikacji technicznych, w szczególności tych o charakterze funkcjonalnym, które mają być poddane procedurze kontrolnej przez jednostkę notyfikowaną.

Dokumentem potwierdzającym, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei jest certyfikat zgodności podsystemu. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację WE sporządza certyfikat zgodności podsystemu przeznaczony dla strony zawierającej umowę lub jej upoważnionego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie, który z kolei przygotowuje dekla-

rację weryfikacji WE przeznaczoną dla władz nadzorczych w państwie członkowskim, w którym podsystem jest zlokalizowany i/lub eksploatowany.

W Polsce w zakresie transportu kolejowego organem wyspecjalizowanym zgodnie z ustawą o ocenie zgodności jest teraz prezes Urzędu Transportu Kolejowego, który wystawia świadectwo dopuszczenia typu, kończąc wymaganą procedurę niezbędną do rozpoczęcia procesu eksploatacji podsystemu. Od 1 stycznia 2010 roku każde państwo członkowskie wyznaczy tylko jedną krajową jednostkę akredytującą do wszystkich dyrektyw, odnoszących się do warunków wprowadzania produktów do obrotu, w duchu nowego podejścia do harmonizacji i normalizacji technicznej.



FOT. THALES