

ISSN 1732-2774

Transport *i* Komunikacja

www.transport-komunikacja.pl

WRZESIEŃ - PAŹDZIERNIK 2008

5/2008

Rok VI



Polski sektor towarowych przewozów kolejowych na tle UE

Informacja dotycząca funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2007 roku

Uwarunkowania rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce

Biznes plan pobożnych życzeń, czyli PKP Przewozy Regionalne na zakręcie

Ocena zgodności transeuropejskiego systemu kolei w świetle wymagań prawodawstwa i rola jednostki notyfikowanej



fot. Koleje Mazowieckie

Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełne uczestnictwo w korzyściach, będących wynikiem ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych, jest poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej.

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 warunków zdrowotnych i bezpieczeństwa personelu, który ma swój wkład w jego funkcjonowanie.

Na transeuropejski system kolei składają się składniki interoperacyjności oraz podsystemy.

Ocena zgodności składników interoperacyjności oraz podsystemów odnosi się do fazy projektowania i rozwoju. Składnik interoperacyjności oraz podsystem musi przejść obie fazy oceny i w przypadku uzyskania pozytywnych wyników może zostać wprowadzony do obrotu. Istnieją różne procedury oceny zgodności (moduły) obejmujące obie fazy.

Producent podczas wyboru modułów dla przeprowadzenia oceny zgodności produktu z wymaganiami dyrektywy uwzględni 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. Komisja 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 modułem. 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 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.

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 linowych.

Ocenie poddawana jest odpowiedniość 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 weryfikacji WE, którą przeprowadzają jednostki notyfi-

DYREKTYWY O INTEROPERACYJNOŚCI KOLEI

KOLEJE KONWENCJONALNE
2001/16/WE

KOLEJE DUŻYCH PRĘDKOŚCI
96/48/WE

POSZCZEGÓLNE TSI min.: wagony towarowe, wagony: hałas, ruch kolejowy, sterowanie ruchem kolejowym, aplikacje telematyczne

POSZCZEGÓLNE TSI min.: infrastruktura, tabor, utrzymanie/konserwacja, energia, sterowanie ruchem kolejowym

TSI

SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI
np.: koła, łożyska, szyny, podkłady

PODSYSTEMY
np.: tabor, infrastruktura, energia

SKŁADNIKI KONWENCJONALNE

SKŁADNIKI NOWE

ASPEKTY np.: hałas, wagony towarowe

Źródło: TDT

Źródło: TDT

wane na zlecenie jednostki zawierającej umowę. 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.

Za zgodne z zasadniczymi wymogami dyrektyw uznaje się te składniki interoperacyjności, które są w nich wymienione i posiadają deklarację zgodności lub odpowiedności „WE” dotyczącą wykorzystania. Zgodność składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymogami oraz, gdzie jest to właściwe, jego odpowiedności 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 wnioski. 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 (za-

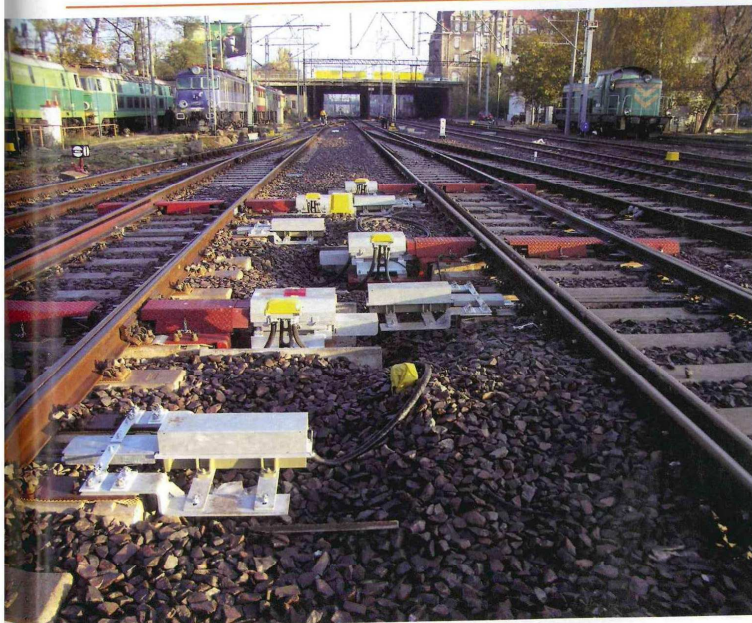
twierdzenia typu) oraz wytwarzania, aż do wprowadzenia do użytku podsystemu. Obejmują one również weryfikację płaszczyzn współdziałania danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony, w oparciu o informacje dostępne w odnośnych TSI.

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 deklarację 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 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, który wystawia świadectwo dopuszczenia typu, kończąc wymaganą procedurę niezbędną do rozpoczęcia procesu eksploatacji podsystemu.



for: Thales