

Stanowisko Prezesa UTK dotyczące okresów przejściowych TSI Loc&Pass

Na podstawie stanowiska Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, zawierającego interpretację przepisów rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1302/2014 z 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 228), zwanego dalej „TSI Loc&Pass 2014”, oraz decyzji Komisji (UE) Nr 291/2011 z 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (Dz. Urz. UE. L 139 z 26 maja 2011 r., s.1), zwanej dalej „TSI Loc&Pass 2011”, należy uznać co następuje.

Każdy nowo wyprodukowany pojazd kolejowy powinien spełniać wymagania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności obowiązujących w chwili jego dopuszczenia do eksploatacji. Aktualne specyfikacje dla lokomotyw i taboru pasażerskiego obecnie określa TSI Loc&Pass 2014. Ma ono zastosowanie do pojazdów trakcyjnych oraz wagonów pasażerskich, a na zasadzie dobrowolności może być także stosowane w odniesieniu do pojazdów specjalnych.

Obecnie dla nowo wyprodukowanych pojazdów istnieje możliwość skorzystania z odstępstw lub okresu przejściowego przewidzianego w TSI Loc&Pass 2014. Zgodnie z ogólnymi zasadami obowiązywania TSI zastosowanie wówczas znajdują wcześniej obowiązujące TSI, o ile również te TSI nie zostaną wyłączone na podstawie przepisów o odstępstwach lub przepisów przejściowych.

Jednakże z uwagi na fakt, że 1 czerwca 2017 r. kończy się okres przejściowy umożliwiający niestosowanie TSI Loc&Pass 2011, tabor korzystający z okresu przejściowego TSI Loc&Pass 2014, będzie musiał być zgodny z TSI Loc&Pass 2011.

W niniejszym stanowisku Prezes UTK wskazuje zakres stosowania TSI Loc&Pass 2011 oraz TSI Loc&Pass 2014 po 31 maja 2017 r.

Okres przejściowy TSI Loc&Pass 2014

Okres przejściowy określony w TSI Loc&Pass 2014 ma zastosowanie do:

- projektów na zaawansowanym etapie realizacji,
- umów w trakcie wykonania,
- taboru zgodnego z istniejącym projektem.

Pojazdy należące do jednej z trzech ww. grup muszą dodatkowo spełniać jeden z obligatoryjnych warunków, tj.:

- jeżeli tabor jest objęty zakresem TSI Tabor dla kolei dużych prędkości z 2008 r. lub TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” dla kolei konwencjonalnych z 2011 r., to stosuje się odpowiednie TSI, w tym zasady wdrażania oraz okres ważności „certyfikatu badania typu lub projektu” (7 lat);
- jeżeli tabor nie jest objęty zakresem TSI Tabor dla kolei dużych prędkości z 2008 r. lub TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” dla kolei konwencjonalnych z 2011 r., dopuszczenie do eksploatacji jest wydawane w okresie przejściowym trwającym 6 lat od daty rozpoczęcia stosowania TSI Loc&Pass 2014.

Skorzystanie z okresu przejściowego TSI Loc&Pass 2014 oznacza, iż dany pojazd podlega weryfikacji na zgodność z wymaganiami zawartymi w TSI Loc&Pass 2011.

Okres przejściowy TSI Loc&Pass 2011

TSI Loc&Pass 2011 w art. 2 określa, że możliwa jest ocena zgodności pojazdu na jej podstawie wyłącznie do 31 maja 2017 r. w przypadku:

- projektów w zaawansowanym stadium realizacji,
- umów w trakcie wykonania oraz
- taboru konstrukcji istniejącej,

jednocześnie wskazując, że „cały tabor wprowadzony do eksploatacji po zakończeniu okresu przejściowego [...] musi być w pełni zgodny z niniejszą TSI [...]”.

Powyższe oznacza, iż od 1 czerwca 2017 r. cały tabor objęty stosowaniem TSI Loc&Pass 2011, co do zasady, musi być z nią zgodny, o ile nie podlega weryfikacji na podstawie TSI Loc&Pass 2014.

W praktyce:

Zgodnie z art. 3 ust. 1 TSI Loc&Pass 2014 od 1 stycznia 2015 r. obowiązuje TSI Loc&Pass 2014 i co do zasady wszystkie nowo produkowane pojazdy kolejowe powinny być z nią zgodne. Możliwe jest jednak korzystanie z okresów przejściowych lub odstępstwa od stosowania TSI Loc&Pass 2014, a co za tym idzie weryfikacja zgodności pojazdu na podstawie TSI Loc&Pass 2011.

Dopuszczanie do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI Loc&Pass 2011 (korzystających z okresu przejściowego na niestosowanie TSI Loc&Pass 2011) w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem jest możliwe jedynie do 31 maja 2017 r., zgodnie z art. 2 ust. 2 TSI Loc&Pass 2011.

Wyjątkowo możliwe jest dopuszczenie typu pojazdu niezgodnego z TSI Loc&Pass 2011 po 31 maja 2017 r., jeżeli spełnione są łącznie dwa warunki:

1. udokumentowane odstępstwo od TSI Loc&Pass 2014 (art. 9 ust. 1 lit. b – f dyrektywy 2008/57/WE)
lub
udokumentowany okres przejściowy TSI Loc&Pass 2014 dla taboru zgodnego z istniejącym projektem (tabor konstrukcji istniejącej) do 1 stycznia 2021 r., zgodnie z pkt 7.1.1.2.1 w zw. z pkt 7.1.1.2.1 ppkt 3 TSI Loc&Pass 2014;
2. udokumentowane wyłączenie stosowania TSI Loc&Pass 2011 poprzez eksploatację poza siecią TEN na podstawie pkt 1.2 TSI Loc&Pass 2011 (wówczas weryfikacja powinna być przeprowadzona w oparciu o Listę Prezesa UTK).

Dopuszczanie do eksploatacji po 31 maja 2017 r. kolejnych egzemplarzy pojazdów w oparciu o zgodność z dopuszczonym typem, ocenioną na podstawie wydanego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu niezgodnego z TSI, jest możliwe, o ile TSI Loc&Pass 2011 nie było stosowane z uwagi na inne przesłanki niż okres przejściowy wskazany tej TSI (np. eksploatacja pojazdu poza siecią TEN).

Zgodnie z art. 8 ust. 1 i 2 TSI Loc&Pass 2014 po 31 maja 2017 r. dla pojazdów dopuszczonych w tzw. trybie świadectwowym, eksploatowanych na głównej sieci kolejowej, nie ma możliwości wydania świadectwa dopuszczania do eksploatacji typu na czas określony ani bezterminowego, jak również nie ma możliwości przeprowadzenia procedury potwierdzenia zgodności wyrobu z typem.

Nie ulega natomiast zmianie procedura wydawania świadectw dopuszczenia dla pojazdów eksploatowanych na bocznicach kolejowych, infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm, w metrze, na sieciach kolejowych funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolei i przeznaczonych tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

Pojazdy modernizowane

Dla zmodernizowanego pojazdu kolejowego przeznaczonego do eksploatacji na krajowej sieci kolejowej o szerokości toru 1435 mm konieczne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o ile nie została wydana przez Prezesa UTK zgoda na odstępstwo od uzyskania zezwolenia dla pojazdu zmodernizowanego w trybie art. 23i ustawy o transporcie kolejowym.

Należy przy tym podkreślić, że z punktu widzenia możliwości wydania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu zmodernizowanego, upływ okresu przejściowego TSI Loc&Pass 2011 nie ma znaczenia, ponieważ ocena takiego pojazdu w chwili obecnej odbywa się na podstawie TSI Loc&Pass 2014. Nie ma to jednak wpływu na konieczność stosowania pozostałych TSI, które mają zastosowanie dla danego pojazdu.

Dla pojazdów zmodernizowanych TSI Loc&Pass 2014 w pkt 7.1.2.3 określa zasady stanowiące podstawę jej stosowania. Najważniejsze z tych zasad są następujące:

- 1) części i podstawowe parametry podsystemu, na które prace modernizacyjne nie miały wpływu, są wyłączone z oceny zgodności z przepisami niniejszej TSI;
- 2) nowa ocena pod kątem wymagań niniejszej TSI jest wymagana tylko dla tych parametrów podstawowych w niniejszej TSI, które ulegają zmianie w wyniku danej modyfikacji;
- 3) w przypadku gdy w trakcie modernizacji nie można spełnić danego wymogu TSI ze względów ekonomicznych, modernizacja jest dopuszczalna, o ile oczywiste jest, że nastąpiła poprawa parametru podstawowego w kierunku określonym w TSI.

W odniesieniu do niemodernizowanej części pojazdu, możliwe jest nadal ograniczenie zakresu parametrów koniecznych do sprawdzenia, zgodnie z § 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2016 r., poz. 254).