

Stanowisko Prezesa UTK
dotyczące modyfikacji pojazdu
w zakresie urządzeń bezpiecznej kontroli
jazdy pociągu

Stanowisko

Charakter zmian związanych z doposażaniem pojazdu kolejowego w urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy, powoduje każdorazowo konieczność **zakwalifikowania tego typu zmian jako modernizacji pojazdu, która wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, zgodnie z art. 23i ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.**

Uzasadnienie

Obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu doposażonego w urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy

Przez doposażenie pojazdu kolejowego w urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy, należy rozumieć przede wszystkim zamontowanie w pojeździe kolejowym urządzeń służących dostosowaniu taboru kolejowego do obowiązujących wymogów bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego na polskiej sieci kolejowej, w tym np. zamontowanie urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu – aparatu samoczynnego hamowania pociągu (SHP), aparatu czuwaka aktywnego (CA), czy też urządzeń radioł łączności pociągowej umożliwiającej odbieranie sygnału Radio-Stop.

Doposażenie w urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągu może również obejmować zabudowę na pojeździe urządzeń sterowania klasy A, tj. Europejskiego Systemu Kontroli Pociągu (ETCS) lub radiotelefonu działającego w standardzie GSM-R. Zasady postępowania w takim przypadku zostały określone w przepisach zmieniających TSI „Sterowanie”¹. Z tego względu niniejsze stanowisko nie obejmuje tej kwestii i dotyczy jedynie urządzeń klasy B.

Z doposażeniem pojazdu w urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy klasy B możemy mieć do czynienia w dwóch przypadkach:

- 1) pojazd dopuszczony do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, zostaje doposażony w urządzenia sterowania klasy B (SHP, CA oraz radio wyposażone w funkcję odbierania sygnału Radio-stop) w celu eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) pojazd dopuszczony do eksploatacji w Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, dotychczas nieużytkowany na głównej sieci kolejowej (np. eksploatowany wyłącznie na bocznicy), zostaje doposażony w urządzenia sterowania klasy B w celu umożliwienia jego eksploatacji na całej sieci kolejowej.

W obu tych przypadkach konieczne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu, a zabudowywane systemy sterowania klasy B muszą spełnić wymagania określone w Liście Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie

¹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014 i (UE) nr 1303/2014, rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz. Urz. UE L 139 z 27 maja 2019 r., s. 108).

umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei z 19 stycznia 2017 r. (data publikacji 27 stycznia 2017 r.).

Pojazd zagraniczny dostosowywany do ruchu w Polsce

W przypadku opisanym w pkt 1 powyżej **pojazd jest traktowany jak pojazd nowy**. Każdorazowo **konieczne jest uzyskanie dla pojazdu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji** w trybie określonym w art. 23f lub 23g ustawy o transporcie kolejowym², względnie w art. 23b ustawy o transporcie kolejowym. Urządzenia sterowania powinny zostać poddane procedurze weryfikacji WE prowadzonej przez jednostkę notyfikowaną lub procedurze weryfikacji na zgodność z wymaganiami krajowymi w zakresie systemów klasy B, prowadzonej przez podmiot wyznaczony. Każdorazowo wyniki weryfikacji należy załączyć do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wraz z innymi wymaganymi dokumentami (zależnie od stosowanego trybu dopuszczenia).

Doposażenie pojazdu dopuszczonego w Polsce

W przypadku wskazanym w pkt 2 powyżej będziemy mieli do czynienia z **modernizacją pojazdu** dopuszczonego do eksploatacji, co niesie za sobą **obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji** w myśl art. 23i ustawy o transporcie kolejowym. Wskazać należy, że zgodnie z art. 4 pkt 43 ustawy o transporcie kolejowym, modernizację pojazdu kolejowego należy rozumieć, jako większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu. W tym konkretnym przypadku będziemy mieli do czynienia z wdrożeniem nowej funkcjonalności pojazdu w zakresie m.in. kontroli czujności maszynisty, dla której właściwe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne przewidują wymagania zasadnicze. Wdrożenie nowej funkcjonalności jest w tym przypadku równoznaczne z polepszeniem osiągnięć pojazdu. Deklarację weryfikacji pojazdu niezgodnego z TSI potwierdzającą spełnienie wymagań zasadniczych w zakresie parametrów poddanych modernizacji należy załączyć do wniosku o wydanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu. W pozostałym zakresie możliwe jest dokonanie ograniczenia parametrów do skontrolowania w drodze decyzji Prezesa UTK³.

Modernizacja w takim zakresie będzie miała wpływ na bezpieczeństwo ruchu. W konsekwencji **o zamiarze przeprowadzenia modernizacji pojazdu kolejowego mającej wpływ na bezpieczeństwo ruchu**, interoperacyjność pojazdu z innymi pojazdami oraz z infrastrukturą kolejową, **należy powiadomić Prezesa UTK⁴**.

Odnowienie podsystemu

Z drugiej strony **nie wymaga uzyskania nowego zezwolenia** na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu wprowadzenie zmian w dopuszczonym do eksploatacji podsystemie sterowanie – urządzenia pokładowe, **gdy w wyniku zmiany funkcjonalność docelowa zostaje utrzymana lub jest przywrócona do stanu osiągniętego podczas pierwotnego dopuszczenia do eksploatacji podsystemu sterowanie**.

² Ustawa o transporcie kolejowym – ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.).

³ Zgodnie z § 13 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2017 r., poz. 934).

⁴ Zgodnie z § 18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 226, z późn. zm.).

Podstawa prawna

1. Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919/UE z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15 czerwca 2016 r., s. 1).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2017 r., poz. 934).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 226, z późn. zm.).
4. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.).