

Określanie „typu” pojazdu kolejowego w ramach weryfikacji WE podsystemu „tabor”

Marceli LALIK¹

Streszczenie

Głównym tematem artykułu jest analiza dyrektywy nr 2008/57/WE i związanych z nią innych dokumentów normatywnych w zakresie sposobu określania „typu” pojazdu kolejowego, w ramach weryfikacji WE podsystemu „tabor” prowadzonych przez Jednostki Notyfikowane. Opisano również, związany z „typem” pojazdu, europejski rejestr typów pojazdów kolejowych ERATV, a także możliwości wprowadzania modyfikacji w zatwierdzonym „typie” pojazdu. Autor przyjął założenie, że powinna istnieć lista parametrów technicznych pojazdu, na podstawie której należy sprawdzać i potwierdzać zgodność z typem pojazdów ze zmienionym wyposażeniem.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, TSI, typ pojazdu, weryfikacja WE

1. Wstęp

Aby dany pojazd kolejowy, określony przez swój indywidualny „typ”, mógł zostać wprowadzony do eksploatacji w europejskim interoperacyjnym systemie kolejowym, musi być poddany ocenie zgodności z właściwymi przepisami. Ocena zgodności pojazdu w zakresie interoperacyjności odbywa się w procesie weryfikacji WE, przeprowadzanym przez Jednostki Notyfikowane (w skrócie: NoBo). Proces weryfikacji WE podsystemu „tabor” dla pojazdów pasażerskich i lokomotyw oraz wagonów towarowych, opiera się zasadniczo na:

- dyrektywie nr 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności [4] (w skrócie: dyrektywa 57),
- decyzji Komisji nr 2010/713/UE dotyczącej modułów [2] (w skrócie: decyzja 713),
- rozporządzeniu Komisji nr 1302/2014, odnoszącemu się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” [5] (w skrócie: TSI LOC&PAS),
- rozporządzeniu Komisji nr 321/2013 odnoszącemu się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” [6] (w skrócie: TSI WAG).

W procesie weryfikacji WE pojazdów, jedną z najistotniejszych danych wejściowych jest „typ” pojazdu określający jego cechy konstrukcyjne.

Wykorzystując przywołane dokumenty, można zdefiniować kilka pojęć, które wykorzystano w dalszej części artykułu:

1. „Pojazd”, „tabor” – pojęcia równoznaczne, oznaczające lokomotywy spalinowe i elektryczne, wagony pasażerskie, spalinowe i elektryczne pojazdy trakcyjne przeznaczone do przewozu pasażerów, wagony towarowe.
2. „Typ” pojazdu kolejowego – według dyrektywy 57, „typ” oznacza typ pojazdu, określający „zasadnicze cechy konstrukcyjne” pojazdu objęte jednolitym certyfikatem badania typu WE określonym w module B decyzji 93/465/EWG. Należy zaznaczyć, że zgodnie z dokumentami TSI WAG i TSI LOC&PAS, obecnie w procesie certyfikacji badania typu WE ma zastosowanie moduł SB określony w decyzji 713.
3. „Zasadnicze cechy konstrukcyjne” pojazdu – brak definicji dla tego pojęcia w dokumentach normatywnych, [2–6], jednak na podstawie dyrektywy 57 można powiedzieć, że „zasadnicze cechy konstrukcyjne” dotyczą niektórych „parametrów podstawowych” pojazdu.
4. „Parametry podstawowe” – są to parametry pojazdu zdefiniowane w rozdziale 4 TSI LOC&PAS lub tabeli 1 TSI WAG.
5. „Parametry ERATV” – są to dane podlegające rejestracji w „Europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji” w odniesieniu do każdego typu pojazdu, wymienione w decyzji wykonawczej Komisji nr 2011/665/UE [3] (w skrócie: decyzja 665).

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Pojazdów Szynowych; e-mail: mlalik@ikolej.pl.

2. Definiowanie „typu” pojazdu objętego certyfikatem badania typu WE

Jak to przedstawiono w definicji „typu” pojazdu kolejowego, „zasadnicze cechy konstrukcyjne” pojazdu zamieszczone w certyfikacie badania typu WE, wydawanym przez Jednostki Notyfikowane, określają „typ” pojazdu. Tym samym Jednostki Notyfikowane są odpowiedzialne za zatwierdzenie „typu”, którym posługuje się producent pojazdu, składając wniosek do NoBo o przeprowadzenie procesu weryfikacji WE podsystemu „tabor”. Według opisu modułu SB zamieszczonego w decyzji 713, „badanie typu WE przeprowadza się przez:

- ocenę adekwatności rozwiązania technicznego podsystemu w drodze zbadania dokumentacji technicznej i dowodów potwierdzających, o których mowa w punkcie 3 (typ projektu) oraz
- badanie egzemplarza próbnego całego podsystemu, reprezentatywnego dla przewidywanej produkcji (typ produkcji)“.

W punkcie 3, o którym mowa w przywołanej treści decyzji 713, Wnioskodawca składa do Jednostki Notyfikowanej między innymi „odrębną dokumentację zawierającą zestaw danych wymaganych w TSI dla każdego odnośnego rejestru przewidzianego w art. 34 i 35 dyrektywy 2008/57/WE”. Zestaw danych dla taboru wymagany w rejestrze wg art. 34 dyrektywy 2008/57/WE jest zawarty w decyzji 665. Decyzja ta, jest przywołana również w punkcie 4.8. TSI LOC&PAS i TSI WAG. W uzupełnieniu należy dodać, że art. 35 dyrektywy 2008/57/WE dotyczy rejestru danych infrastruktury kolejowej. Istnieją zatem co najmniej dwa miejsca w przepisach, tj. w punkcie 3 modułu SB w decyzji 713 i w punkcie 4.8. TSI LOC&PAS i TSI WAG, na podstawie których NoBo powinno otrzymać i zweryfikować zestaw danych dla taboru.

W załączniku II decyzji 665 zapisano, że „Wartości podane w odniesieniu do parametrów związanych z *właściami technicznymi* są wartościami zapisanymi w dokumentacji technicznej towarzyszącej certyfikatowi badania typu”. *Właściami technicznymi* pojazdu są parametry zapisane w tabeli do załącznika II decyzji 665, w punkcie 4 *Właściwości techniczne pojazdu* (w skrócie: parametry pojazdu ERATV) i na podstawie tych parametrów technicznych zdefiniowany jest „typ” pojazdu.

Na podstawie tej analizy można wywnioskować, że „właściwości techniczne pojazdu” według punktu 4 tabeli do załącznika II do decyzji 665 są „zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi” pojazdu, definiującymi „typ” pojazdu, który jest objęty certyfikatem badania typu WE. Potwierdza to rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. [7], w którym znajduje się definicja „zasadniczych cech konstrukcyjnych”. Definicja ta mówi, że „zasadnicze cechy konstrukcyjne” oznaczają parametry, które są [dopisek własny autora] stosowane do określania typu pojazdu zgodnie z udzielonym zezwoleniem dla typu pojazdu, i które są wprowadzone do europejskiego rejestru dopusz-

czonych typów pojazdów („ERATV”)”. Europejska Agencja Kolejowa (w skrócie ERA) wydała przewodnik [1], z którego należy korzystać podczas określania parametrów „typu” pojazdu kolejowego i wprowadzania ich do rejestru ERATV.

Informacje o typach pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji, ujętych w rejestrze ERATV są dostępne na stronie internetowej <https://eratv.era.europa.eu/ERATV>. W Polsce, Urząd Transportu Kolejowego (w skrócie UTK), jako regulator rynku kolejowego, przygotował formularz opracowany na podstawie decyzji 665, który umożliwi szybsze wprowadzenie danych niezbędnych do rejestracji typu pojazdu. Znajduje się on na stronie internetowej www.utk.gov.pl.

3. Właściwości techniczne „typu” pojazdu

Spośród wielu „właściwości technicznych pojazdu” zawartych w decyzji 665, na szczególną uwagę zasługują te parametry, które są istotne z punktu widzenia „typu” pojazdu. Są to takie parametry, które są wymagane do wprowadzenia w rejestrze ERATV i równocześnie mogą być zapisane tylko jedną wartością. Parametrami taboru wymaganymi obowiązkowo do wprowadzenia w ERATV są te parametry, które są oznaczone literą „T” w kolumnie „Zastosowanie w odniesieniu do kategorii pojazdów [...]” w tabeli załącznika II do decyzji 665. W tablicy 1 przedstawiono fragment tabeli z załącznika II do decyzji 665, z kilkoma parametrami określającymi właściwości techniczne pojazdu.

W uzupełnieniu można nadmienić, że niektóre parametry nie są wymagane (oznaczone literą „N” w tablicy), mogą być wprowadzone opcjonalnie (oznaczone literą „O”) lub stanowią punkt otwarty (oznaczone literami „PO”). Z uwagi na możliwość określania i wprowadzenia w rejestrze ERATV niektórych parametrów tylko jedną wartością, parametrami technicznymi istotnymi z punktu widzenia „typu” pojazdu są przykładowo:

- *kategoria wytrzymałościowa konstrukcji* (pkt 4.1.10),
- *kategoria bezpieczeństwa przeciwpożarowego* (pkt 4.4.1) (parametr niewymagany dla wagonów towarowych),
- *masy projektowe* (pkt 4.5.2) (parametry opcjonalne lub niewymagane dla wagonów towarowych),
- *długość całkowita* (pkt 4.8.1).

Dla odmiany, inne parametry takie jak na przykład: *zakres temperatury* (pkt 4.3.1), *monitorowanie stanu łożysk osi* (pkt 4.9.2), *system zasilania* (pkt 4.10.1) lub *liczba uprzywilejowanych miejsc do siedzenia* (pkt 4.12.2.1) mogą być określone kilkoma wartościami lub mogą występować w określonych zakresach.

4. Modyfikacje „typu” pojazdu

Zgodnie z opisem modułu SB z decyzji 713, „typ może obejmować kilka wersji podsystemu pod warunkiem, że

Tablica 1

Przykładowy fragment tabeli z załącznika II do decyzji 665

Parametr	Format danych	Zastosowanie w odniesieniu do kategorii pojazdów (Tak, Nie, Opcjonalnie, Punkt Otwarty)				
		1. Pojazdy trakcyjne	2. Ciągnięte pojazdy pasażerskie	3. Wagony towarowe	4. Pojazdy specjalne	
4	Właściwości techniczne pojazdu	Nagłówek (brak danych)				
4.1	Ogólne właściwości techniczne	Nagłówek (brak danych)				
4.1.1	Liczba kabin maszynisty	[liczba] 0/1/2	T	T	T	T
4.1.2	Prędkość	Nagłówek (brak danych)				
4.1.2.1	Maksymalna prędkość konstrukcyjna	[liczba] km/h	T	T	T	T
4.1.2.2	Prędkość maksymalna pustego pojazdu	[liczba] km/h	N	N	T	N

Opracowano na podstawie [5].

różnice pomiędzy wersjami nie mają wpływu na przepisy stosownych TSI”. Dlatego w przypadku modyfikacji taboru określonego „typem” i posiadającego certyfikat badania typu WE, certyfikat może być rozszerzony o kolejną wersję w „typie” pojazdu (w skrócie: „wersja typu”), pod warunkiem przeprowadzenia analizy porównawczej parametrów technicznych wymienionych w decyzji 665 pierwotnej i kolejnej „wersji typu” pojazdu. Porównanie parametrów i zidentyfikowanie różnic pokaże, czy w jednym certyfikacie badania typu WE mogą być zawarte: pierwotna i kolejne „wersje typu” pojazdu, czy ze względu na różnice występujące w ramach „zasadniczych cech konstrukcyjnych” pojazdu konieczne jest nadanie nowego „typu” i wydanie osobnego certyfikatu badania typu WE.

Warto dodać i jednoznacznie podkreślić, że zgodnie z przepisami, między innymi modułem SB decyzji 713, na Wnioskodawcy, a jest nim z reguły producent pojazdu dla którego wydawany jest certyfikat badania typu WE, spoczywa odpowiedzialność za każdorazowe informowanie Jednostki Notyfikowanej, która wydała certyfikat, o zmianach w dokumentacji technicznej uwzględnionej w procesie weryfikacji WE, które mają wpływ na zgodność z wymaganiami TSI.

Jeśli Jednostka Notyfikowana oceniająca modyfikacje w zatwierdzonym „typie” stwierdzi, że nie wymagają one nadania nowego „typu” dla pojazdu i wydania osobnego certyfikatu badania typu WE, może rozszerzyć pierwotny certyfikat badania typu WE o kolejną „wersję” pojazdu lub wydać dodatkowy certyfikat obejmujący tylko te obszary w pojeździe, które zostały zmodyfikowane.

5. Podsumowanie

Przedstawiona w artykule analiza dokumentów normatywnych związanych z dyrektywą 57 w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie wykazała, że parametry techniczne taboru, wymienione w punkcie 4 „Właściwości techniczne pojazdu” tabeli w załączniku II do decyzji wykonawczej Komisji nr 2011/665/UE, są „zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi” taboru, które definiują „typ” pojazdu kolejowego w ramach weryfikacji WE „podsystemu tabor”.

Należy mieć na uwadze, że niektóre parametry techniczne taboru wprowadzane do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych ERATV mają znaczenie dla określania „typu” pojazdu kolejowego, który może podlegać modyfikacji, co z kolei może powodować konieczność zmiany certyfikatu badania typu WE wydanego przez Jednostkę Notyfikowaną.

Bibliografia

1. Application Guide ERA/GUI/01-2012/INT for the European Register of Authorised Types of Railway Vehicles (ERATV); European Railway Agency, version 1.00, 13 April 2012.
2. Decyzja Komisji nr 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.U. L 319 z 4.12.2010.

3. Decyzja wykonawcza Komisji nr 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji. Dz.U. L 264 z 8.10.2011.
4. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, z późniejszymi zmianami. Dz.U. L 191 z 18 lipca 2008.
5. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej. Dz.U. L 356 z 12.12.2014.
6. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE, z późniejszymi zmianami. Dz.U. L 104 z 12.4.2013.
7. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797. Dz.U. L 90 z 6.4.2018.