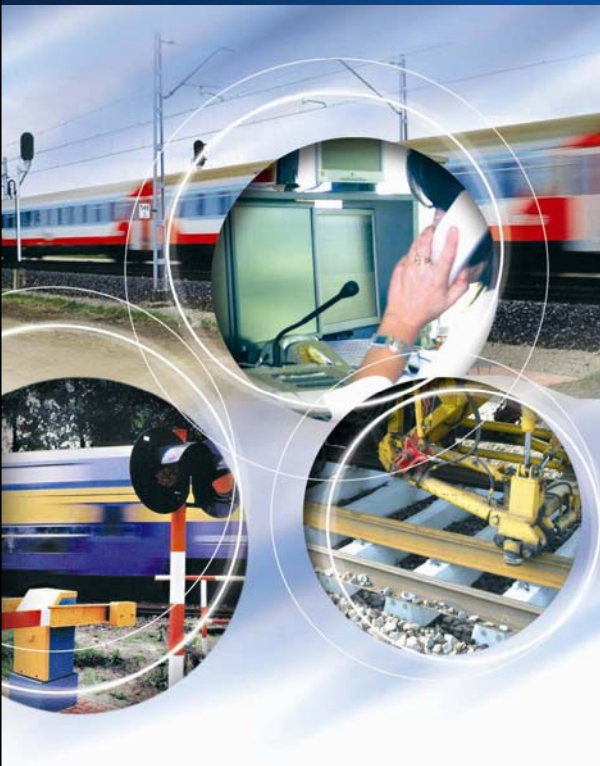




**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**



**Prawne i techniczne aspekty**

**wzajemnego uznawania  
świadczeń dopuszczeń**

**istniejącego taboru  
w Unii Europejskiej**

***dr inż. Marek Pawlik***  
*wiceprezes PKP PLK S.A.*





# Co to jest wzajemna akceptacja?

**To most między przeszłością i przyszłością.**



# Rola wzajemnej akceptacji

- Zapewnienie współpracy pomiędzy otwartymi krajowymi rynkami kolejowymi
  - Przykład: jedna gaśnica w kabinie maszynisty a nie po jednej dla każdego kraju przez teren którego przejeżdża tabor.
- Ma to być osiągnięte przez wzajemną akceptację w odniesieniu do pojazdów w zakresie:
  - Wymagań (specyfikacji)
  - Sprawdzeń (testów)
  - Autoryzacji



## Co to jest „wzajemna akceptacja” ?

- Uznanie tego co inne państwo członkowskie zdecydowało w zakresie:
  - przepisów
  - sprawdzeń
  - autoryzacji
- **UWAGA:** aby wzajemna akceptacja działała:
  - Narodowe przepisy muszą zostać porównane (np. w odniesieniu parametrów bazowych powiązanych z wymaganiami zasadniczymi)
  - Testy muszą podlegać wzajemnej akceptacji



# Wzajemna autoryzacja

**wzajemna autoryzacja = wspólna akceptacja  
≠ wzajemna akceptacja**

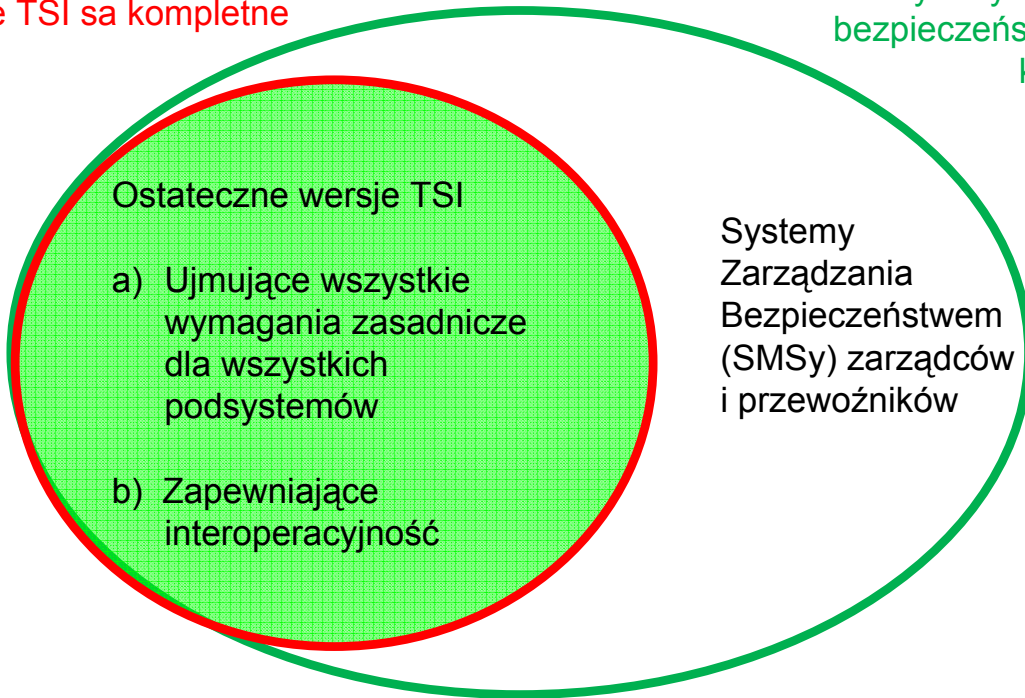
- **Wzajemna autoryzacja**
  - To pojedyncza autoryzacja w oparciu o europejskie specyfikacje z mocy prawa ważna na terenie wielu państw członkowskich.



# Interoperacyjność ↔ bezpieczeństwo

Wszystkie części systemu są zgodne z TSI  
a wszystkie TSI są kompletne

Dyrektywa o  
bezpieczeństwie  
kolei



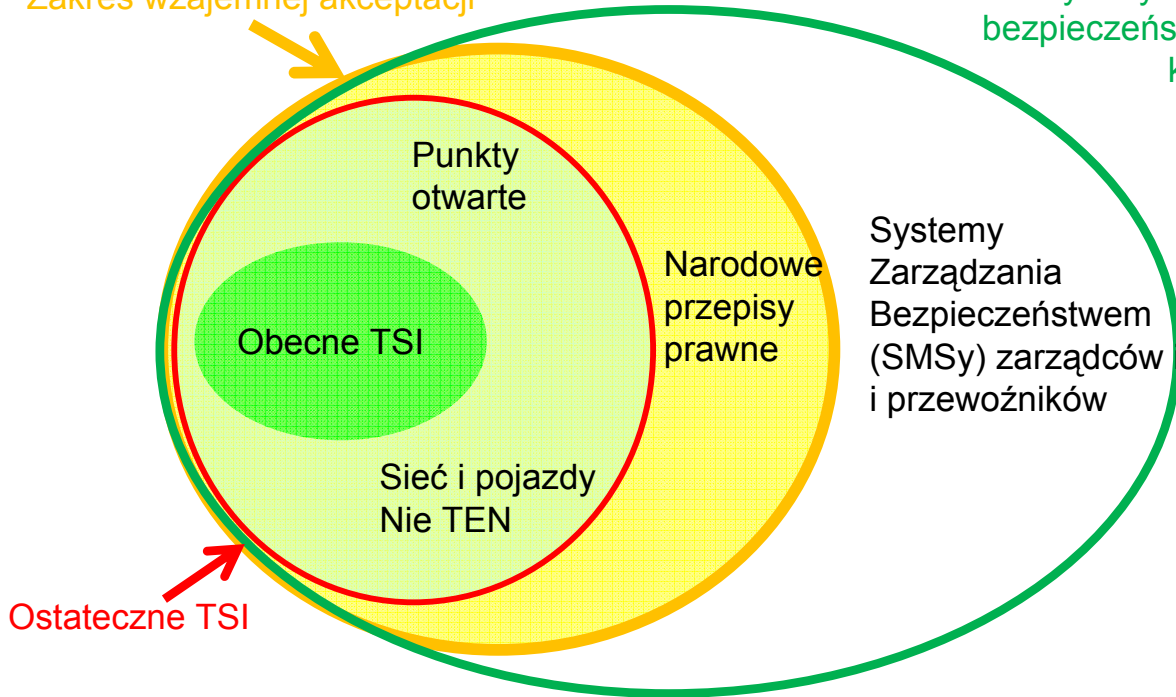
**Przyszłość – rozwiązanie docelowe odnośnie interoperacyjności i bezpieczeństwa**



# Interoperacyjność ↔ bezpieczeństwo

Zakres wzajemnej akceptacji

Dyrektywa o  
bezpieczeństwie  
kolei



## Gdzie mamy wzajemną akceptację?



# Waga przepisów narodowych

## Narodowe przepisy przesądzają jak należy spełnić wymagania zasadnicze

- Od podmiotów nie można wymagać więcej, ale jednocześnie stwierdzić trzeba, że nie mogą one robić mniej

## Narodowe przepisy są gwarantem spójności kolejowych systemów krajowych

- Wszystkich podmiotów dotyczą te same wartości i tolerancje określonych parametrów
- To zapewnia intraoperacyjność





# Waga przepisów narodowych

Dzięki przepisom unikamy wielokrotnej oceny określonych kategorii ryzyka

- Ocena ryzyka przeprowadzana jest raz podczas definiowania przepisu i nie musi być powtarzana przez każdy podmiot wprowadzający produkty do eksploatacji

Przepisy zapewniają integrację części pozostających w odpowiedzialności różnych podmiotów





**Dyrektywa dostrzega tylko jedno  
źródło wymagań  
na kraj członkowski:**

- Przepisy krajowe



# Przepisy narodowe / przepisy krajowe

1. Ustawy (Parlamentu)
2. Rozporządzenia (Ministrów)
3. Formalne Umowy Międzyrządowe (np. channel tunnel, RIV)
4. MoU pomiędzy rządami (np. F-D odnośnie wzajemnej akceptacji)
5. Wymagania wydawane przez Ministrów (np. franchise)
6. “Wytyczne” wydawane przez Ministrów
7. Wymagania wydawane przez Organy ds. Bezpieczeństwa
8. “Wytyczne” wydawane przez Organy ds. Bezpieczeństwa
9. Wymagania wydawane przez Zarządcę Infrastruktury (drugie NSA)
10. “Warunki Dostępu” wydawane przez Zarządcę Infrastruktury
11. Postanowienia niezależnych asesorów
12. Postanowienia inspektorów bezpieczeństwa

12 x 25MS = 300 różnych rodzajów “przepisów” tworzących wymagania



## Załącznik VII ↔ dok. referencyjny

Określenie parametrów, które  
podlegają określeniu i sprawdzeniu



Publikacja (notyfikacja) narodowych przepisów  
w odniesieniu do tych parametrów



przesądzenie ekwiwalentności

Wspólne podejście  
do wzajemnej akceptacji



# Rewizja załącznika VII

## Rekomendacja ERA

Rekomendacja obejmuje:

- 1) Listę parametrów (załącznik + dokument uzupełniający)
- 2) Mapę drogową
  - a) określającą jak lista parametrów będzie wykorzystana dla notyfikacji narodowych przepisów technicznych mających zastosowanie przy autoryzacji taboru, oraz
  - b) jak lista parametrów będzie wykorzystywana przy tworzeniu dokumentu referencyjnego definiującego wzajemne zależności pomiędzy wymaganiami krajowymi mającymi zastosowanie przy autoryzacji taboru, oraz
  - c) wyjaśniającą jak proponuje się porządkować krajowe wymagania i tzw. szczególne narodowe uwarunkowania.



# Rewizja załącznika VII – stan na 23 marca 2009

Pierwsza oficjalna wstępna rekomendacja ERA  
w zakresie zmiany załącznika VII



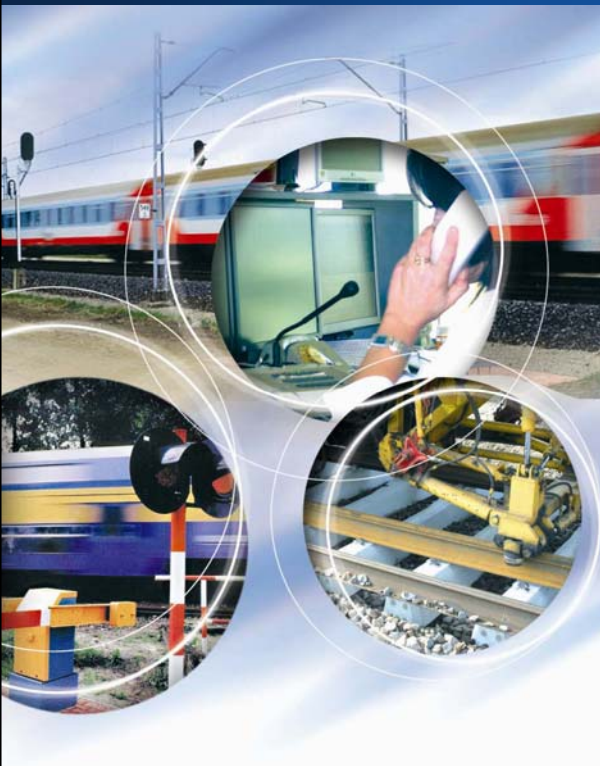
Pierwsza oficjalna wstępna wersja  
technicznego dokumentu uzupełniającego



Oficjalne polskie uwagi



# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



## Dziękuję za uwagę

**dr inż. Marek Pawlik**  
wiceprezes PKP PLK S.A.



[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)