

## Uwagi do NTR – Polska – podsystem ‘energia’

### 1. Rozporządzenie 720 – uwagi ogólne

Dyrektywy interoperacyjności są tzw. dyrektywami ‘new approach’. Bardzo upraszczając, według tych zasad, produkt spełniający ‘zasadnicze wymagania’ danej dyrektywy, wykonany zgodnie z ‘normami zharmonizowanymi’, oceniony zgodnie z określonym w dyrektywie modułem przez jednostkę notyfikowaną (NoBo), poświadczony przez nią certyfikatem zgodności i posiadający podpisaną przez producenta Deklarację WE (i ostemplowany znakiem ‘CE’) daje prawo do umieszczenia tego produktu na rynku WE (w polskim tłumaczeniu: ‘wprowadzenie do obrotu’).

W podobny sposób traktowane są składniki interoperacyjności z pewnym wyjątkiem dla przypadków szczególnych czy odstępstw, gdzie oprócz NoBo, DeBo sprawdza dany produkt według odpowiednich notyfikowanych przepisów krajowych. Ale i w tym ostatnim przypadku produkt nie jest dodatkowo certyfikowany przez instytucję państwową (np.: NSA) – po uzyskaniu certyfikatów od NoBo i DeBo, producent może wystawić deklarację WE i umieścić produkt na rynku.

W związku z powyższym do Rozp. 720 można mieć następujące uwagi (nie jest to kompletna analiza prawna):

- wprowadza konieczność uzyskania dodatkowego certyfikatu od instytucji państwowej - urzędu (który dodatkowo w Polsce pełni rolę regulatora rynku, co może prowadzić do dyskryminacji producentów);
- wprowadza dwa procesy dopuszczenia dla tego samego produktu w zależności od tego czy jest traktowany jako składnik interoperacyjności (podsystemy zgodne z TSI) lub nie (podsystemy niezgodne z TSI, bądź prace utrzymaniowe);
- wymienia produkty, które nie będąc składnikami interoperacyjności, powinny podlegać ogólnym przepisom dotyczącym produktów, a ich przydatność do zastosowań kolejowych powinna być sprawdzana i weryfikowana w procesie projektowym i w trakcie dopuszczenia do eksploatacji danego podsystemu;
- nie rozróżnia procesu ‘wprowadzenie do obrotu’ (placing on the market), który dotyczy m.in. produktu - od ‘dopuszczenia do eksploatacji’, który dotyczy zabudowy urządzenia w konkretnym projekcie i powinien być przeprowadzony w ramach ‘dopuszczenia do eksploatacji podsystemu’ (authorisation for placing in service).

### 2. Lista Prezesa wraz z załącznikami - podsystem ‘energia’

Oto uwagi do części dokumentu dotyczącego podsystemu ‘energia’:

1. Jakie były kryteria dla umieszczenia urządzenia na liście urządzeń dla których jest konieczne ‘świadczenie dopuszczenia do eksploatacji typu (rozp. 720)?

2. Jaki jest powód umieszczenia w podsystemie 'energia': dławika torowego, linek dławikowych, wyłącznika szybkiego, sieci powrotnej?

Uwagi:

- Dławik torowy
  1. Dławik torowy jest elementem służącym do separacji i zabezpieczenia prądów płynących w obwodach torowych – będących urządzeniami wchodzącymi w skład podsystemu 'sterowanie' – od wpływów prądu trakcyjnego, dla których szyny stanowią element sieci powrotnej. Nie jest to element konieczny z punktu widzenia podsystemu 'energia'. Jego obecność uzależniona jest od przyjętego rozwiązania technicznego dla stwierdzenia zajętości toru w podsystemie 'sterowanie' (np. w rozwiązaniach z licznikami osi – nie jest on potrzebny).
  2. Załącznik E-01 opisuje wyłącznie proces oceny zgodności, a nie zawiera wymagań – informacji istotnych z punktu widzenia producentów.
- Linki dławikowe
  1. Linki dławikowe łączą dławik torowy z szynami przewodzącymi prąd trakcyjny oraz z szynami będącymi częścią obwodów torowych. Podobnie jak w przypadku dławika nie jest to element konieczny z punktu widzenia podsystemu 'energia'.
  2. Załącznik E-02 opisuje wyłącznie proces oceny zgodności, a nie zawiera wymagań – informacji istotnych z punktu widzenia producentów.
- Wyłącznik szybki
  1. Wyłącznik szybki jest typowym produktem, dostępnym na rynku WE i powinien posiadać deklarację WE wystawioną przez producenta i znak CE jeśli spełnia normy europejskie.
  2. Dokument 'Lista Prezesa' uwzględnia w wymaganiach tylko ogólną normę dotyczącą wyłączników szybkich prądu stałego – EN 50123-2.
  3. Załącznik E-03 opisuje proces oceny zgodności, który jest zgodny z normami europejskimi.
- Sieć powrotna
  1. Sieć powrotna nie jest typowym, oferowanym na rynku, produktem; jej projekt, elementy z których się składa (uwaga – np.: wybór szyn ułożonych w torze nie zależy od projektanta podsystemu 'energia') i wykonanie są ściśle związane z konkretnym projektem.
  2. Przywołane w dokumencie normy EN 50122-1 i 50122-2 są normami zharmonizowanymi.
  3. Sieć powrotna jest częścią podsystemu 'energia' i powinna być dopuszczona do eksploatacji w ramach tego podsystemu.
- 3. Uwagi do składnika interoperacyjności – sieć jezdnia
  - Brak odniesienia do ENE TSI.
  - Przywołane w dokumencie normy EN 50119, 50367, 50149 są normami zharmonizowanymi i również przywołanymi w TSI (ale tylko te punkty tych norm, które są istotne z punktu widzenia interoperacyjności).
  - Załącznik E-04:

- w punkcie 1. *Badanie statyczne sieci jezdnej* w podpunktach: 1.1), częściowo 1.3) (w zakresie odchylenia poprzecznego) oraz 1.7) powtarzane są wymagania już zawarte w TSI. Pozostałe wymagania ujęte w tym punkcie są zasadami projektowania dotyczącymi konkretnych typów sieci (bądź zawarte w normach – jak w podpunkcie 1.2) i nie powinny obowiązywać w ramach przepisów krajowych
- w punkcie 2 *Charakterystyka dynamiczna i jakość odbioru prądu* (poza podpunktem 2.4), który powtarza wymagania zawarte w TSI) opisano proces oceny zgodności, który częściowo odbiega od tego zawartego w punkcie 6.1.4.1 TSI:
  - brak symulacji,
  - pomiary tylko dla jednego pantografu,
  - dodatkowe wymagania (nie ujęte w TSI) dotyczące prędkości ruchu odbieraka, siły tarcia.
- nie ujęte wymagania TSI (wg Rozp. 1301/2014):
  - 5.2.1.2 – średnia siła nacisku (ujęte tylko w procesie oceny)
  - 5.2.1.4 – przestrzeń, w której następuje uniesienie ramienia odciągowego (ujęte tylko w procesie oceny)
  - 5.2.1.6 – prąd na postoju

#### 4. Uwagi do załącznika E-05:

- Według tytułu załącznika dotyczy on podsystemu energia, dla którego nie stosuje się TSI, jednakże zawarte w nim zapisy powielają wymagania rozdziału 4 w ENE TSI.
- Pozostałe wymagania ujęte w tym punkcie są zasadami projektowania (bądź zawarte w normach) i nie powinny być nakazane przepisami krajowymi.
- Wymagania TSI nie ujęte w załączniku E-05 (wg Rozp. 1301/2014):
  - 4.2.5 – obciążalność prądowa systemów prądu stałego dla pociągów na postoju
  - 4.2.10 – skrajnia pantografu
  - 4.2.16 – sekcje separacji systemów
  - 4.2.17 – naziemny system gromadzenia danych o zużyciu energii

#### 5. Pozostałe uwagi:

- Dlaczego na liście punktów otwartych znajduje się TSI ENE 2011/274/WE?
- Załącznik A-01 powinien być zweryfikowany pod kątem przedmiotu i zakresu stosowania dyrektywy interoperacyjności – rozporządzenia, które dotyczą wszystkich sektorów gospodarki i nie wpływają na interoperacyjność powinny być usunięte z listy.