

Dr Magdalena Garlikowska
Instytut Kolejnictwa

ROLA I ZNACZENIE CERTYFIKACJI WYROBÓW KOLEJOWYCH NA WSPÓLNYM RYNKU EUROPEJSKIM

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie
2. Wspólny rynek i rynek wewnętrzny UE
3. Certyfikacja dobrowolna
4. Certyfikacja obowiązkowa (ocena zgodności)
5. Znaczenie certyfikacji na wspólnym rynku
6. Podsumowanie

STRESZCZENIE

W artykule przypomniano zagadnienia związane z wprowadzeniem i funkcjonowaniem wspólnego rynku towarów i usług w Unii Europejskiej. Przedstawiono istotę certyfikacji dobrowolnej i obowiązkowej oraz jej rolę w systemie oceny zgodności i znaczenie dla producentów wyrobów kolejowych.

1. WPROWADZENIE

Budowa wspólnego rynku rozpoczęła się w 1957 r., czyli w momencie podpisania Traktatu Rzymskiego i wymagała integracji poszczególnych rynków państw członkowskich przez zniesienie ceł, działań dyskryminujących i wszelkich barier. Stało się konieczne wprowadzenie i przestrzeganie ujednoczonych zasad i warunków prawidłowego funkcjonowania tego rynku w różnych dziedzinach, także w sektorze transportu kolejowego, będącym ważną częścią jednolitego rynku ze względu na realizację podstawowych swobód: przepływu osób, towarów, usług i kapitału.

Trzy podstawowe cele certyfikacji wyrobu:

- odpowiedź na obawy wszystkich zainteresowanych stron (konsumentów, użytkowników, producentów) przez wzbudzenie zaufania do wyrobu,

- pokazanie przez rynek dostawców udziału strony trzeciej,
- minimalizacja kosztów wprowadzania na rynek wyrobu i maksymalizacja wartości, prowadzą do wykorzystania certyfikacji w przypadku ważnych zagadnień, np. związanych z bezpieczeństwem, zdrowiem czy ochroną środowiska [7].

Bezpieczeństwo w transporcie kolejowym jest od kilku lat przedmiotem wielu regulacji i dyskusji. Zależy ono od wielu czynników: stanu technicznego infrastruktury kolejowej i taboru, organizacji ruchu i przewozów kolejowych, kwalifikacji zawodowych i właściwego wykonywania obowiązków przez pracowników tego sektora. Bezpieczny i niezakłócony ruch pociągów jest realizowany przez wprowadzanie interoperacyjności. Ważnym narzędziem badania bezpieczeństwa kolei jest certyfikacja wyrobów kolejowych – zarówno dobrowolna, jak i obowiązkowa – świadcząca o odpowiedniej jakości tych wyrobów.

2. WSPÓLNY RYNEK I RYNEK WEWNĘTRZNY UE

Trzeba podkreślić, że wspólny rynek i rynek wewnętrzny nie są synonimami – to są dwa równoległe pojęcia, przy czym rynek wspólny jest pojęciem szerszym. Rynek wewnętrzny odnosi się do eliminacji wszelkich przeszkód stojących na drodze do realizacji czterech podstawowych swobód UE, funkcjonujących na wspólnym rynku: przepływu osób (likwidacja kontroli granicznych, harmonizacja prawa dotyczącego migracji i azylu, wolność zatrudnienia i zakładania firm przez obywateli UE), towarów (likwidacja kontroli granicznych, harmonizacja lub uznanie norm i standardów krajowych, harmonizacja podatków), usług (liberalizacja usług finansowych, harmonizacja nadzoru nad bankami i towarzystwami ubezpieczeniowymi, otwarcie rynków transportowego i telekomunikacyjnego) i kapitału (zwiększenie szybkości obiegu pieniądza i kapitału, stworzenie warunków wspólnego rynku usług finansowych, liberalizacja obrotu papierami wartościowymi).

Rynek wewnętrzny stanowi trzon wspólnego rynku. Pojęcie to wprowadził Jednolity Akt Europejski, który zobowiązywał państwa członkowskie do podjęcia kroków zmierzających do stopniowego tworzenia jednolitego rynku. Jednolity rynek to jeden niepodzielny obszar bez granic, na którym obowiązuje swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału, możliwy dzięki zniesieniu kontroli na wewnętrznych granicach państw. Proces tworzenia jednolitego rynku wewnętrznego został formalnie zakończony 31 grudnia 1992 r., czego wyrazem było uchwalenie wszystkich aktów prawnych umożliwiających funkcjonowanie wspólnego rynku. Największe trudności wystąpiły w sektorze usług finansowych i transportowych, gdzie wciąż widać podział na rynki krajowe oraz w systemie podatkowym.

Likwidacja kontroli na granicach ułatwiająca podróżowanie oraz swoboda zatrudniania się i zakładania firm w innych krajach UE, przyczyniają się do zwiększenia mobilności społeczeństwa europejskiego. Mobilności służy transport kolejowy, coraz szybszy

dzięki budowie sieci dużych prędkości, coraz bardziej komfortowy, konkurencyjny w stosunku do transportu lotniczego. Ze swobodą przepływu osób wiąże się też gwarancja uznawania kwalifikacji zawodowych, np. maszynista posiadający w swoim kraju uprawnienia do prowadzenia pociągu, zachowuje te uprawnienia na terenie całej UE. W praktyce oznacza to, że polski maszynista, który zdecyduje się osiedlić w innym kraju członkowskim, może podjąć pracę na tamtejszych kolejach w swoim zawodzie [3].

Kolej ma znaczenie również dla swobodnej wymiany towarowej między państwami, przy czym ta rola jest widoczna na dwóch płaszczyznach. Pierwsza, to realizacja przewozów towarów masowych na długie dystanse. Ułatwieniem przewozów bez żadnych przeszkód jest wprowadzanie interoperacyjności pociągów, likwidacja kontroli na granicach i wzajemne uznawanie taboru przez poszczególne kraje członkowskie, spowodowane ujednoczeniem norm i standardów technicznych dotyczących funkcjonowania krajowych systemów kolejowych. Druga płaszczyzna wiąże się z wprowadzaniem do obrotu towarów, stanowiących elementy systemu kolejowego (elementy pojazdów szynowych i infrastruktury). Każdy produkt wprowadzany na rynek unijny musi spełniać określone wymagania, takie same lub zbliżone we wszystkich krajach. Jeśli jest to niemożliwe, stosuje się zasadę wzajemnego uznawania. Tak jest w przypadku taboru kolejowego. Dopuszczenie danego towaru, także wyrobu kolejowego, do obrotu oznacza, że jest on bezpieczny dla użytkownika i środowiska.

Otwarcie pasażerskiego i towarowego rynku transportu kolejowego umożliwiło swobodny przepływ usług realizowanych tą gałęzią transportu. Polityka UE w tym zakresie koncentrowała się na zwiększeniu dostępu do europejskiej infrastruktury przewoźnikom z całej UE, bez względu na kraj ich pochodzenia. Dzięki temu oraz dzięki prawu do zakładania przedsiębiorstw i prowadzenia działalności gospodarczej na terenie całej UE, zwiększyła się konkurencja w sektorze kolejowym. Przedsiębiorstwo kolejowe może teraz dostarczać usługi przewozowe wszystkim obywatelom UE.

Można wyróżnić trzy zasady funkcjonowania rynku wewnętrznego: tzw. stare podejście do harmonizacji, nowe podejście i zasada wzajemnego uznawania. W starym podejściu obowiązywały dyrektywy sektorowe, określające szczegółowe wymagania dotyczące danego wyrobu (np. kolejowego), przez co miały charakter zbliżony do norm technicznych i w znikomym stopniu uwzględniały dorobek normalizacji, zwłaszcza europejskiej. Adaptacja prawa w celu stymulowania postępu technicznego odbywała się przez wydawanie kolejnych dyrektyw, zmieniających dyrektywę główną. Organy państwowe miały możliwość interwencji przed umieszczeniem wyrobu na rynku, a bariery techniczne starano się usuwać bardziej przez ujednoczenie szczegółowych wymagań technicznych dotyczących wytwarzania wyrobów, niż przez stawianie ogólnych wymagań bezpieczeństwa. Państwa członkowskie miały wprawdzie obowiązek uznawania i dopuszczania na swój rynek wyrobów zgodnych z wymaganiami dyrektywy, ale nie miały obowiązku wycofania własnych przepisów krajowych, nawet jeśli były one niezgodne z dyrektywą (dotyczyło to wyrobów umieszczanych wyłącznie na własnym rynku kraju członkowskiego) [5].

Z powodu nieefektywności tego podejścia¹ zaczęto stosować nowe podejście do harmonizacji technicznej, polegające na określaniu jedynie ogólnych i zasadniczych wymagań, które musi spełniać wyrób wprowadzany na rynek UE, jeśli ma wejść w obieg swobodnego przepływu. Wymagania szczegółowe, odnoszące się do konkretnych wyrobów, zaczęły być określane w normach zharmonizowanych, opracowywanych przez europejskie organizacje normalizacyjne (CEN, CENELEC, ETSI). Stosowanie tych norm nie jest obowiązkowe, producent może stosować dowolne specyfikacje techniczne, które spełniają wymagania zawarte w dyrektywach. W takim przypadku musi on jednak wykazać, że jego produkt odpowiada zasadniczym wymaganiom [8]. Celem dyrektyw nowego podejścia jest stworzenie takich warunków, aby wyroby wprowadzane do obrotu na terenie całej UE były bezpieczne dla zdrowia, życia, mienia i środowiska.

Z czasem stało się konieczne stworzenie warunków umożliwiających wiarygodną ocenę zgodności wyrobów z technicznymi standardami unijnymi, jak budowanie zaufania do wyrobu dzięki kompetencjom jednostki dokonującej tej oceny, przejrzystość procedur, opracowanie zasad i schematów oceny zgodności. W związku z tym nowe podejście zostało uzupełnione w 1989 r. globalnym podejściem, wprowadzonym kolejną rezolucją Rady, zawierającym wytyczne w zakresie oceny zgodności: stosowanie modułów w różnych fazach procedury oceny zgodności, stosowanie norm europejskich dotyczących zarządzania jakością i wymagań wobec jednostek zajmujących się systemami zarządzania jakością, promowanie systemów akredytacji i technik porównawczych, promowanie porozumień o wzajemnym uznawaniu, dotyczących certyfikacji (w sferze nieuregulowanej), minimalizowanie różnic związanych z kontrolą jakości (np. w systemach kalibracji i metrologii, laboratoriach badawczych, jednostkach akredytujących, certyfikujących i kontrolujących) pomiędzy państwami członkowskimi i sektorami przemysłowymi [9].

Trzecią zasadą, która przyczyniła się do funkcjonowania rynku wewnętrznego, jest zasada wzajemnego uznawania. Zgodnie z nią, produkt wprowadzony legalnie do obrotu² na terenie jednego kraju członkowskiego, powinien być dopuszczony na rynki innych państw bez dodatkowych formalności i kosztów. W skrócie można sformułować tę zasadę następująco: „Produkt raz przebadany i zaakceptowany – akceptowany wszędzie”. Jest to bardzo ważna zasada dla producentów wyrobów kolejowych z uwagi na fakt, że często są to wyroby jednostkowe, o wysokich kosztach wytwarzania.

3. CERTYFIKACJA DOBROWOLNA

Certyfikacja w transporcie kolejowym może być obowiązkowa lub dobrowolna. Certyfikacji obowiązkowej podlegają wyroby będące składnikami interoperacyjności,

¹ Tworzenie dyrektyw było długim i żmudnym procesem, a ponadto szybki postęp techniczny skracał czas ich obowiązywania i wymuszał aktualizację.

² Oznacza to, że produkt został zbadany w odpowiednim laboratorium akredytowanym i uzyskał certyfikat zgodności z normą lub świadectwo dopuszczenia.

wymienione w technicznych specyfikacjach TSI do dyrektyw w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie. Proces ten jest nazywany oceną zgodności i wymaga udziału jednostki notyfikowanej. O certyfikacji obowiązkowej będzie mowa w następnym rozdziale.

Certyfikację dobrowolną przeprowadza się dla pozostałych wyrobów kolejowych, na podstawie uzgodnień umownych między przedsiębiorstwem kolejowym a producentem oraz między jednostką certyfikującą a producentem – wnioskodawcą. Różne są powody jej przeprowadzania: wymagania klienta, możliwość uczestnictwa w przetargu, ułatwienie prowadzenia nadzoru nad wszelkimi procesami w firmie, zwłaszcza procesami produkcji danego wyrobu oraz usprawnienie zarządzania firmą. Certyfikację tę prowadzą jednostki certyfikujące, które nie muszą być jednostkami notyfikowanymi.

Certyfikacja to pisemne potwierdzenie strony trzeciej (jednostki certyfikującej), że wyrób jest zgodny z wymaganiami określonymi w odpowiednich dokumentach odniesienia (normach, specyfikacjach TSI). Obejmuje takie działania, jak: badania wyrobu, ocenę systemu zarządzania jakością u producenta, ocenę dokumentacji technicznej wyrobu, wydanie certyfikatu i nadzór nad nim w okresie jego ważności. Na tej podstawie jest budowane zaufanie do danego wyrobu, który spełnia niezbędne wymagania dokumentów normatywnych, a przez to jest bezpieczny i może stanowić element taboru lub infrastruktury kolejowej. Ważną kwestią jest tutaj wiarygodność jednostki certyfikującej – spełnianie przez nią kryteriów odpowiedniej normy, prowadzące do uzyskania akredytacji.

Certyfikacja dobrowolna nie jest regulowana żadnymi aktami prawnymi. Jednakże jednostki prowadzące działalność certyfikacyjną powinny postępować zgodnie z wymaganiami normy PN-EN 45011:2000 „Wymagania ogólne dotyczące jednostek prowadzących systemy certyfikacji wyrobów”. Spełnienie tych wymagań ma zagwarantować, że jednostki certyfikujące działają w sposób spójny i wiarygodny oraz ułatwić akceptację tej działalności na poziomie krajowym i międzynarodowym [6]. Kompetencje jednostek certyfikujących w zakresie certyfikacji danej grupy wyrobów są potwierdzane w procesie oceny przez Polskie Centrum Akredytacji (PCA). Wynikiem tej oceny jest uzyskanie certyfikatu akredytacji PCA.

Akredytacja stanowi istotne narzędzie w tworzeniu atmosfery zaufania wśród jednostek prowadzących certyfikację zarówno w obszarze regulowanym, jak i dobrowolnym. Umacnia zaufanie do wyników badań, pomiarów, certyfikowanych wyrobów, personelu. Akredytacja to oczywiście proces dobrowolny, ale o dużym stopniu wiarygodności i obiektywności, opierający się na przewodnikach i normach ISO, normach europejskich oraz powszechnie akceptowanych wytycznych międzynarodowych instytucji zraszających jednostki akredytujące.

Różne jednostki akredytujące działające w Europie zawarły porozumienie o wzajemnym uznawaniu (MLA), co oznacza, że wyniki badań, raporty, certyfikaty wydawane i uznawane przez akredytowane laboratoria, jednostki certyfikujące i kontrolujące są akceptowane i uznawane we wszystkich krajach europejskich będących sygnatariuszami EA MLA. Jest to zatem sposób na minimalizowanie barier handlowych, zapewnienie

jednolitego poziomu kompetencji jednostek akredytowanych, eliminację potrzeby wielokrotnej oceny wyrobów.

Producent / dostawca zyskuje dostęp do instytucji o wysokim prestiżu technicznym, charakteryzujących się rzetelnością w działaniu (wydawaniu certyfikatów / raportów) i cieszących się zaufaniem. Ograniczane są przypadki powtarzania kosztownych kontroli wprowadzanych na rynek wyrobów.

Ośrodek Jakości i Certyfikacji Instytutu Kolejnictwa prowadzi nieprzerwanie od 1994 r. działalność w zakresie dobrowolnej certyfikacji wyrobów kolejowych. Certyfikacja ta dotyczy następujących grup wyrobów:

- 1) wyroby elektrotechniczne (przewody jezdne z miedzi, przewody elektroenergetyczne miedziane, izolatory trakcyjne liniowe, elektroenergetyczne przewody gołe stalowo-aluminiowe),
- 2) wyroby dla kolei (węże gumowe hamulcowe, płozy hamulcowe, ramy wózków wagonowych i trakcyjnych, sprzęgi hamulcowe, podkłady betonowe, sprzęgi śrubowe),
- 3) wyroby chemiczne wykorzystywane w transporcie szynowym (środki myjące do zewnętrznego i wewnętrznego mycia taboru szynowego),
- 4) wyroby z drewna (podkłady drewniane),
- 5) kruszywo na podsypkę kolejową,
- 6) wyroby budowlane stosowane do nawierzchni kolejowej (kotwy metalowe do betonu, części z tworzyw sztucznych, membrany, prefabrykowane wyroby ze zwykłego lekkiego autoklawizowanego betonu komórkowego),
- 7) materiały stosowane w taborze kolejowym (m.in. powłoki malarskie, izolacja i osłona kabli elektrycznych, wykładziny podłogowe, elementy ścian i sufitów, inne materiały niemetalowe stanowiące wyposażenie wagonów) pod względem bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

Na te grupy wyrobów Ośrodek Jakości i Certyfikacji ma akredytację. Certyfikaty wydawane są także na wyroby spoza zakresu akredytacji, np. taśmy mocujące ładunki czy latarnie sygnałowe pociągu.

4. CERTYFIKACJA OBOWIĄZKOWA (OCENA ZGODNOŚCI)

Wspólny rynek wyrobów i usług kolejowych wymaga regulacji prawnych, stwarzających podstawy wprowadzania do eksploatacji i obrotu tylko bezpiecznych wyrobów dla kolejnictwa. Tylko wyroby spełniające wymagania zasadnicze mogą mieć zapewnioną swobodę przyprływu na wspólnym rynku. Jednakże ocena spełnienia tych wymagań musi być prowadzona według takich samych zasad we wszystkich krajach UE. Zatem konieczne było określenie warunków, jakie powinna spełniać wiarygodna ocena zgodności, aby budziła zaufanie do kompetencji i przejrzystości działania.

Każdy wyrób (nie tylko kolejowy) po raz pierwszy umieszczany na rynku lub po raz pierwszy wprowadzany do eksploatacji, powinien być poddany ocenie zgodności i uzyskać

certyfikat zgodności. Globalne podejście wprowadziło modułową ocenę zgodności w celu jej zunifikowania [1]. Każdy z modułów stanowi określoną procedurę oceny i jest stosowany w fazie projektowania i/lub produkcji wyrobu. Moduły określają zadania producenta (a jeśli ma to zastosowanie – także zadania jednostki notyfikowanej), zmierzające do udowodnienia przez niego odpowiednim władzom, że wprowadzony na rynek wyrób spełnia wymagania zasadnicze. Szczegóły dotyczące przeprowadzania oceny zgodności wyrobów z wymaganiami zasadniczymi są zawarte w dyrektywach nowego podejścia (m.in. typ wyrobu, ryzyko związane z tym wyrobem, obecność lub brak strony trzeciej, typ produkcji).

Niektóre wyroby podlegają prostej ocenie zgodności, ale są też wyroby (lub urządzenia) bardziej skomplikowane, mogące stanowić zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników lub środowiska naturalnego, które muszą przejść bardziej złożoną procedurę oceny zgodności. Takimi są wyroby stosowane w kolejnictwie. Dlatego standardowe moduły oceny zgodności dostosowano do specyfiki wyrobów kolejowych przez ustanowienie decyzją Komisji z dn. 09.11.2010 r. zestawu modułów, ściśle określonych w odniesieniu do kolei. Przyjęte moduły są określone w odpowiednich TSI i odnoszą się do procedur oceny zgodności składników interoperacyjności i ich przydatności do stosowania oraz do procedur weryfikacji WE podsystemów. Wykaz modułów oraz ich pełny opis jest zawarty w Załączniku nr 1 do wspomnianej decyzji [2].

Dyrektywa 2008/57/WE ustanowiła warunki, jakie muszą być spełnione w celu osiągnięcia interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei, a ocena zgodności jest tu niezwykle istotnym czynnikiem. Państwa członkowskie muszą zapewnić zgodność z zasadami bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony konsumenta podczas projektowania, budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji kolei. Wszystkie warunki, z którymi muszą być zgodne składniki interoperacyjności oraz procedury oceny zgodności, są zawarte w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności. Każdy z tych składników musi przejść określoną w TSI procedurę oceny zgodności i przydatności do stosowania oraz uzyskać certyfikat. Podsystemy kolejowe podlegają procedurze weryfikacji, której wynik musi być zgodny z obowiązującymi przepisami technicznymi i eksploatacyjnymi. W tym celu stosuje się odpowiednie moduły [4]. Zgodne z zasadniczymi wymaganiami dyrektywy są te składniki interoperacyjności, które mają deklarację zgodności WE lub przydatności do stosowania oraz te podsystemy strukturalne tworzące system kolei, które mają deklarację weryfikacji WE³. Deklaracja jest wystawiana przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela po uzyskaniu od jednostki notyfikowanej certyfikatu zgodności lub weryfikacji.

³ Deklaracja taka obejmuje: w przypadku składnika interoperacyjności – ocenę wewnętrznej zgodności tego składnika z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi lub ocenę przydatności do stosowania; w przypadku podsystemu – ocenę jego zgodności z dyrektywą i innymi przepisami pozwalającymi na oddanie go do eksploatacji. Oceny tej dokonuje jednostka notyfikowana. Do deklaracji musi być dołączona odpowiednia dokumentacja techniczna, której zawartość określa załącznik VI dyrektywy 2008/57/WE.

Dużą rolę w certyfikacji obowiązkowej odgrywają jednostki notyfikowane, odpowiedzialne za przeprowadzanie oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności (jeśli taki wymóg zawiera dana TSI) oraz prowadzenie procedur weryfikacji podsystemów. Załącznik VIII do dyrektywy 2008/57/WE określa minimalne kryteria, jakie muszą spełniać jednostki notyfikowane. Można tu wymienić m.in. [4]:

- brak zaangażowania jednostki, jej dyrektora czy personelu zajmującego się oceną zgodności w projektowanie, wytwarzanie, budowę, umieszczanie na rynku czy utrzymanie składników interoperacyjności lub podsystemów,
- odpowiednie kompetencje jednostki i personelu do przeprowadzania oceny zgodności,
- niezależność od wszelkich nacisków i motywacji, a szczególnie finansowych,
- posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.

Taką jednostką notyfikowaną, spełniającą wszystkie wymagane kryteria dyrektywy, jest Instytut Kolejnictwa w Warszawie, który wydaje certyfikaty zgodności WE na składniki interoperacyjności oraz na podsystemy kolejowe.

Należy też wspomnieć, że konieczność przeprowadzania oceny zgodności wyrobów kolejowych generuje problem związany z kosztami. Ze względu na to, że wyroby kolejowe nie są wyrobami masowymi, koszty związane z procesem oceny zgodności są relatywnie wysokie. Producenci zatem są zainteresowani tym, aby wyrób raz przebadany miał certyfikat zgodności uznawany w każdym kraju członkowskim UE. Niezbędne jest więc wzajemne uznawanie jednostek badawczych i certyfikujących oraz ustalenie jednolitych wymagań dla wyrobu. Zapewniają to techniczne specyfikacje TSI i normy zharmonizowane, zawierające ogólnie obowiązujące wymagania i metody badawcze, moduły oceny zgodności jako ogólnie obowiązujące procedury oceny zgodności, jednostki notyfikowane jako niezależne, kompetentne organizacje dokonujące oceny, której wyniki są uznawane przez wszystkie kraje członkowskie.

5. ZNACZENIE CERTYFIKACJI NA WSPÓLNYM RYNKU

Podstawowym zadaniem systemu certyfikacji wyrobów kolejowych jest ochrona rynku przed wyrobami stwarzającymi zagrożenie dla życia, zdrowia i środowiska oraz zapewnienie bezpieczeństwa użytkowania tych wyrobów. Certyfikacja/ocena zgodności zapewnia, że na wspólnym rynku UE funkcjonują jedynie wyroby spełniające określone wymagania. W miarę postępującej harmonizacji technicznej i prawnej, ocena wyrobu przez stronę trzecią nabiera coraz większego znaczenia. Szczególnie ma to odzwierciedlenie w tworzeniu jednolitego europejskiego systemu kolejowego. Takie czynniki, jak rozwój technologiczny, modernizacja infrastruktury i urządzeń, wzrost liczby producentów krajowych i zagranicznych, wymuszają prowadzenie procesów certyfikacji wyrobów kolejowych.

Szczególne znaczenia nabierają kwestie bezpieczeństwa w odniesieniu do transportu kolejowego. Zwraca się uwagę na bezpieczeństwo pasażerów i towarów, taboru i infrastruktury, ochronę przeciwpożarową wyrobów, ochronę przed hałasem i drganiami, ochronę środowiska, komfort podróżowania. Certyfikacja ma za zadanie oceniać i eliminować wyroby, które tych wymagań w jakimkolwiek zakresie nie spełniają.

Podstawowym celem działań UE jest usuwanie wszelkich barier mogących stanowić przeszkodę w realizacji czterech swobód. W transporcie kolejowym są to przede wszystkim bariery techniczne, ale także administracyjne i prawne. Europejska ocena zgodności ma wspomagać funkcjonowanie wspólnego rynku w dziedzinie kolejnictwa, przyczyniając się do otwarcia rynków kolejowych i eksploatacji pociągów międzynarodowych. Jakość usług kolejowych w UE zależy w dużej mierze od doskonałej zgodności charakterystyk sieci i pojazdów. Tej zgodności służy certyfikacja obowiązkowa.

Można powiedzieć, że certyfikacja wspiera producentów w ich działalności gospodarczej. Dzięki certyfikowanym wyrobom, producenci mogą poprawić akceptowalność swoich wyrobów przez rynek, z czym wiąże się poprawa wizerunku firmy i zwiększenie jej konkurencyjności. Inne korzyści to: możliwość zdobywania nowych klientów i zatrzymywania dotychczasowych, możliwość umieszczania wyrobów na nowych rynkach, zwłaszcza europejskich, zwiększenie zaufania klientów do firmy.

Stopień zaufania do oceny przeprowadzonej przez samego producenta jest ograniczony ze względu na brak odpowiedniego wyposażenia, personelu, kompetencji. Dlatego warto korzystać z certyfikacji dobrowolnej, gdzie trzecia strona potwierdzi zgodność wyrobu z odpowiednimi dokumentami odniesienia. Wynik takiej oceny jest też bardziej obiektywny.

Prawdopodobieństwo znalezienia niezgodności przez niezależną jednostkę certyfikującą jest większe niż przy ocenie własnej, co daje szansę poprawy i usunięcia problemu. Producent ma większy komfort psychiczny. Świadomi takiej sytuacji są klienci, którzy będą wybierali wyroby posiadające certyfikat. Pojawiają się tu dwie kolejne zalety – przewaga konkurencyjna i zdobycie zaufania klienta.

Certyfikowany wyrób ma spełniać wymagania w momencie wydania certyfikatu oraz przez cały czas jego ważności. Kontrolowane jest więc właściwe wytwarzanie wyrobu oraz spełnianie wymagań podczas jego użytkowania (eksploatacji). Ta sytuacja wymusza zatem w przedsiębiorstwie wiele różnych działań, których podjęcie jest niezbędne do stałego wykazywania zgodności wyrobu. Działania te stają się elementem porządkującym w tym przedsiębiorstwie, a zarazem doskonalącym.

6. PODSUMOWANIE

Takie zagadnienia, jak: jakość, certyfikacja, ocena zgodności mają w procesie integracji gospodarczej realizowanej przez Unię Europejską dużą rangę – służą wzbudzaniu zaufania do danego wyrobu. Certyfikacja wyrobów kolejowych jest potrzebna, gdyż zapewnia,

że wyroby te spełniają wszelkie niezbędne wymagania. Kompetencje jednostek certyfikujących oraz niezbędnych poziom ich niezależności i bezstronności są argumentem przemawiającym za udziałem strony trzeciej w procesie certyfikacji.

Certyfikacja dobrowolna wciąż jest wykorzystywana jako narzędzie procesu budowania zaufania do wyrobu i firmy. Często jednak dobrowolność przeradza się w konieczność wymuszoną przez rynek. W obszarze obowiązkowym określonym przez decydentów, nie ma możliwości uniknięcia certyfikacji. Wyrób bez certyfikatu praktycznie nie ma dzisiaj szans wejścia na rynek i konkutowania z innymi wyrobami. Tylko firmy potrafiące wykazać, że ich wyroby są najwyższej jakości mogą liczyć na stałych klientów i odnosić sukcesy w walce z konkurencją.

Ocena zgodności ma przyczyniać się przede wszystkim do zagwarantowania interoperacyjności systemu kolejowego, ale wiąże się również ze swobodnym przepływem wyrobów kolejowych na rynku wspólnotowym.

BIBLIOGRAFIA

1. Decyzja Rady 93/465/EWG z dn. 22.07.1993 r. dot. modułów różnych faz procedur oceny zgodności i zasad umieszczania i stosowania znaku zgodności WE przeznaczonych do wykorzystania w dyrektywach harmonizacji technicznej (Dz.U. L 220 z 30.08.93).
2. Decyzja Komisji 2010/713/UE z dn. 09.11.2010 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.
3. Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. UE nr L315/51 z 03.12.2007 r.).
4. Dyrektywa 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 17.06.2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
5. Gach A.: *Rola i znaczenie norm zharmonizowanych w ocenie zgodności wyrobów objętych dyrektywą maszynową.*: Seminarium szkoleniowe „Rola i znaczenie norm zharmonizowanych w procedurach oceny zgodności zawartych w dyrektywach UE”. Warszawa, Ośrodek Doskonalenia Kadr SIMP, 2005.
6. PN-EN 45011:2000 *Wymagania ogólne dotyczące jednostek prowadzących systemy certyfikacji wyrobów.*
7. Przewodnik PKN-ISO/IEC Guide 67 Ocena zgodności. Podstawy certyfikacji wyrobu, marzec 2007.
8. Rezolucja Rady 85/C136/01 z 07.05.1985 r. Nowe podejście do harmonizacji technicznej i normalizacji, Załącznik II.
9. Rezolucja Rady 90/C10/01 z 21.12.1989 r. O globalnym podejściu do systemu oceny zgodności.