

Proces uzyskania w Polsce zezwolenia na eksploatację pojazdów szynowych zgodnych z wymaganiami TSI

Andrzej CHOJNACKI¹

Streszczenie

W artykule przedstawiono akty prawne stosowane przy uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów szynowych zgodnych z wymaganiami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI). Opisano także tryb postępowania w przypadku wystąpienia o pierwsze zezwolenie dla pojazdu szynowego. Przedstawiono również tryb postępowania w przypadku, gdy pojazd szynowy ma zezwolenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, a będzie eksploatowany również na terytorium Polski.

Słowa kluczowe: zezwolenie, pojazdy szynowe

1. Wstęp

Powstanie Unii Europejskiej umożliwiło mieszkańcom wchodzącym w jej skład przemieszczanie się bez ograniczeń po wszystkich krajach członkowskich. W celu usprawnienia komunikacji pomiędzy państwami członkowskimi, Parlament Europejski i Rada wprowadziły dyrektywę 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie [1].

Aktem prawnym, który określa funkcjonowanie transportu kolejowego w Polsce jest „Ustawa o transporcie kolejowym” [9]. Wprowadzone do ustawy zmiany miały na celu wdrożenie dyrektywy 2008/57/WE [1] oraz innych przepisów prawa europejskiego, odnoszących się do kolei na terytorium Polski. Ustawa reguluje także sposoby uzyskania zezwolenia na eksploatację pojazdów szynowych na polskiej sieci kolejowej.

2. Zezwolenie na eksploatację pojazdów szynowych

Aktem prawnym, który określa funkcjonowanie transportu kolejowego w Polsce jest „Ustawa o transporcie kolejowym” [9] z 28 marca 2003 r., wdrażająca do polskiego ustawodawstwa postanowienia dyrektywy 2008/57/WE [1] i odpowiednie przepisy wydane na jej podstawie (rozporządzenia, obwieszczenia itp.). Do przepisów ustawy wprowadzono zmiany, które

uaktualniają dokument w celu uzyskania zgodności z przepisami obowiązującymi w krajach europejskich. Wprowadzane zmiany mają również na celu usprawnienie funkcjonowania kolei w Polsce. Ostatnia (w chwili pisania artykułu) wprowadzona zmiana do Ustawy jest opublikowana w Dz.U. z 2019 r. poz. 710.

Od czasu przyjęcia Ustawy, pojazdy szynowe były dopuszczane do eksploatacji na podstawie świadectwa typu, zgodnie z art. 22f ust. 1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego 2008/57/WE [1] wymusiła wprowadzenie zmian do ustawy [9] dotyczących m.in. trybu uzyskania zezwolenia na eksploatację pojazdów szynowych. Obecnie, art. 23b ust. 1 ustawy dzieli pojazdy szynowe na zgodne i niezgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI), które obowiązują w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tych pojazdów. Wszystkie nowe konstrukcje pojazdów szynowych powinny być zgodne z wymaganiami TSI, dlatego w niniejszym artykule opisano tylko tryb uzyskania zezwolenia na eksploatację pojazdu szynowego zgodnego z wymaganiami TSI.

2.1. Pierwsze zezwolenie pojazdu szynowego na eksploatację

Zgodnie z art. 23b ust. 2 ustawy [9], przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd szynowy powinien uzyskać od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, które może zawierać warunki użytkowania pojazdu kolejowego. Jak

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Laboratorium Badań Taboru; e-mail: achojnacki@ikolej.pl.

wynika z praktyki, warunkami użytkowania pojazdu są parametry techniczne i konstrukcyjne. Wnioskodawca, który otrzymał zezwolenie na eksploatację pierwszego egzemplarza typu, ma prawo eksploatować również kolejne egzemplarze typu, na które wystawia deklarację zgodności z typem, tj. potwierdza, że każdy kolejny dopuszczany do eksploatacji egzemplarz typu jest zgodny z pierwszym egzemplarzem typu. Postępowanie to jest zgodne z art. 23d ustawy [9].

Artykuł 23b ust. 3 precyzuje, kto może składać wniosek o zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Wnioskodawcą, który może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu jest: zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer. Wraz z wnioskiem należy dołączyć dokumenty wymienione w art. 23e ust. 1 czyli:

- 1) deklaracje weryfikacji WE podsystemu dla wszystkich podsystemów strukturalnych pojazdu kolejowego, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczenia podsystemów do eksploatacji;
- 2) wszystkie weryfikacje WE podsystemu, które potwierdzają:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI i ich bezpieczne zamontowanie,
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
 - c) zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI.

Deklaracja weryfikacji WE podsystemu

Deklaracja weryfikacji WE podsystemu strukturalnego powinna zawierać:

- odniesienie do dyrektywy, z którą podsystem jest zgodny;
- nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji WE podsystemu, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;
- ogólny opis podsystemu;
- nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej lub notyfikowanych jednostek certyfikujących, które przeprowadziły procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami;
- odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną weryfikacją WE podsystemu;

- informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;
- termin ważności deklaracji weryfikacji WE podsystemu, jeżeli została wydana na czas określony;
- imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji WE podsystemu;
- datę wystawienia deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

Wzór deklaracji weryfikacji WE podsystemu opublikowano na stronie internetowej UTK.

Zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI oraz ich bezpieczne zamontowanie

W celu spełnienia wymagań szybkiego przemieszczania się mieszkańców po krajach członkowskich Unii, w transporcie kolejowym należało ujednoczyć przepisy. W pierwszej kolejności określono, jakie zasadnicze wymagania należy spełnić w celu bezpiecznego funkcjonowania i interoperacyjności systemu kolei. Następnie, wyznaczono szczegółowe wymagania techniczne dla tych wymagań.

Szczegółowe wymagania techniczne oraz funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów zamieszczono w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności, w skrócie nazywanych TSI. Dla podsystemu TABOR opublikowano:

- TSI Wag [8], dotyczące wagonów towarowych,
- TSI PRM [3], dotyczące potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych,
- TSI Lok and Pas [4] dotyczące lokomotyw i taboru pasażerskiego,
- TSI Tunele [5], dotyczące bezpieczeństwa pojazdów szynowych w tunelach,
- TSI Hałas [6], dotyczące poziomu emisji hałasu podczas eksploatacji pojazdów szynowych,
- TSI Sterowanie dotyczące bezpieczeństwa podczas poruszania się pojazdów.

W każdej z wymienionych TSI znajduje się dodatek – załącznik, w którym podano parametry techniczne pojazdu, które należy sprawdzić, aby ocenić zgodność podsystemu TABOR z wymaganiami zasadniczymi. Ocena jest prowadzona na różnych etapach projektowania, rozwoju i produkcji. Wymienione parametry techniczne, zamieszczone w dodatkach TSI, są oceniane podczas wydawania certyfikatu typu pojazdu zgodnego z wymaganiami TSI. Certyfikat typu potwierdza zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI i ich bezpieczne zamontowanie.

Zgodność pojazdu kolejowego z przepisami mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI

Podczas opracowywania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, wiele krajów Unii zgłaszało do Komisji Europejskiej stosowanie na swoim terytorium odmiennych rozwiązań technicznych niż proponowane przez Komisję. Zalecane rozwiązania w niektórych przypadkach są wręcz niemożliwe do wyeliminowania w funkcjonowaniu kolei na terytorium danego państwa lub zmiany proponowane przez Unię wymagają znacznych nakładów finansowych.

Dla tych państw, Komisja wprowadziła w specyfikacjach TSI tzw. przypadki szczególne, które podzielono na dwie kategorie: przypadki stałe „P” (nie zostaną usunięte z TSI) oraz przypadki tymczasowe „T” (zostaną usunięte w przyszłości po osiągnięciu docelowego systemu). Podczas uzyskiwania dopuszczenia pojazdu w kraju, dla którego zatwierdzono przypadek szczególny, należy zbadać to szczególne wymaganie. Wymagania dla przypadków szczególnych zamieszczono w TSI. Dodatkowo, kraje dla których stwierdzono przypadki szczególne, zostały zobowiązane do opublikowania listy zawierającej dokumenty normalizacyjne, według których są oceniane przypadki szczególne.

W Polsce, zgodnie z art. 25d ust. 1 ustawy [9], listę właściwych specyfikacji technicznych oraz dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, opublikował Prezes UTK. Jest to tzw. „Lista Prezesa UTK” [2]. Wymagania normalizacyjne dla przypadków szczególnych w Polsce, odnoszących się do podsystemu TABOR, zamieszczono w częściach A1–A6 listy.

Oddzielnym problemem okazały się obszary techniczne, co do których państwa członkowskie Unii miały odmienne wymagania, które nie zostały jednoznacznie ujęte w specyfikacjach TSI. Dla tych obszarów wprowadzono tzw. punkty otwarte. Podobnie jak dla przypadków szczególnych, tak i dla punktów otwartych, kraje Unii Europejskiej zostały zobligowane do podania własnych dokumentów normalizacyjnych.

W Polsce, na mocy art. 25d ust. 1 ustawy [9], spis dokumentów normalizacyjnych mających zastosowanie do punktów otwartych opublikował Prezes UTK na „Liście Prezesa UTK” [9]. Wymagania mające zastosowanie do punktów otwartych podsystemu TABOR zamieszczono, podobnie jak dla przypadków szczególnych, w częściach A1–A6 listy.

Wnioskodawca, który chce uzyskać pierwsze zezwolenie na eksploatację pojazdu w Polsce jest również zobowiązany do złożenia dokumentów potwierdzających spełnienie punktów otwartych i przypadków szczególnych występujących w Polsce, wymienionych w specyfikacjach TSI.

Zgodność pojazdu kolejowego z polską siecią kolejową

Interoperacyjność systemu kolei jest w pełni zapewniona, jeżeli pojazd dopuszczony do eksploatacji jest zgodny ze wszystkimi wymaganiami TSI i jest eksploatowany po sieci TEN, czyli zgodnej z wymaganiami TSI. W rzeczywistości nie jest możliwe, aby cała istniejąca infrastruktura kolejowa we wszystkich krajach Unii Europejskiej była zgodna z wymaganiami TSI. Zatem, aby nie ograniczać eksploatacji nowych pojazdów tylko do linii TEN, nowe typy pojazdów należy sprawdzić również na ich zgodność z infrastrukturą kolejową i stałymi instalacjami.

Obowiązek opublikowania technicznych obszarów badań pojazdów na infrastrukturze kolejowej i dokumentów normalizacyjnych stosowanych do oceny pojazdu, zgodnie z art. 25t, został w Polsce nałożony na Prezesa UTK. Te wymagania, wraz z dokumentami normalizacyjnymi, dla podsystemu TABOR znajdują się w części A7 „Lity Prezesa UTK” [2].

Pojazd, który spełnia wymagania TSI oraz spełnia wymagania zamieszczone na „Liście Prezesa UTK” [2] w części A7 może być bezpiecznie eksploatowany na wszystkich liniach kolejowych w Polsce bez ograniczeń na liniach TEN i pozostałych. W ten sposób idea interoperacyjności kolei w Polsce została zapewniona.

2.2. Kolejne zezwolenie pojazdu szynowego na dopuszczenie do eksploatacji

Zgodnie z ideą interoperacyjności, pojazdy kolejowe mające zezwolenie w jednym z państw członkowskich powinny mieć możliwość poruszania się na terytorium innych państw członkowskich. Polska w swoich dokumentach legislacyjnych przewidziała również taki tryb dopuszczenia pojazdów do eksploatacji.

Artykuł 23c ustawy [9] stanowi: „Nie wymaga zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy zgodny z TSI, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określa punktów otwartych i szczególnych przypadków, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków”.

Podobnie jak w przypadku wydania pierwszego zezwolenia do eksploatacji, również w przypadku uzyskiwania kolejnego zezwolenia, z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, który ma stosowne zezwolenia w innym kraju członkowskim Unii, do Prezesa UTK może wystąpić zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent lub jego upoważniony przedstawiciel, wykonawca modernizacji albo importer pojazdu kolejowego. Reguluje to

art. 23f ust. 1 ustawy [9]. Przy składaniu wniosku o wydanie zezwolenia na eksploatację pojazdu dopuszczonego już do eksploatacji w innym kraju należy dołączyć uzyskane już zezwolenie na eksploatację pojazdu.

Wymieniony artykuł 23f, w ust. 2. ustawy [9] precyzuje jakie dokumenty, poza dokumentami zezwalającymi na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu w innym państwie Unii, należy dołączyć do wniosku. Są to:

- dokumentacja techniczna, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;
- dokumentacja techniczna, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI;
- dokumentacja zawierająca informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
- informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów wyposażonych w rejestratory danych;
- informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.

Dokumentacja techniczna potwierdzająca zgodność pojazdu kolejowego z punktami otwartymi i szczególnymi przypadkami określonymi w TSI dla Polski

W artykule opisano przypadek pojazdu szynowego, dopuszczonego do eksploatacji w innym kraju Unii, wcześniej przebadanego przez akredytowane laboratoria badawcze i ocenionego na zgodność z wymaganiami zasadniczymi przez jednostki notyfikowane. Spełnia on zatem wymagania zasadnicze podane w TSI. Należy jednak pamiętać, że w TSI znajdują się punkty otwarte i szczególne przypadki. Zgodnie z art. 25d ust. 1 ustawy [9], wymagania techniczne i dokumenty normalizacyjne dotyczące punktów otwartych i przypadków szczególnych podano na Liście Prezesa UTK [2]. Dla podsystemu TABOR znajdują się one w częściach A1–A6 listy.

Przed złożeniem wniosku do Prezesa UTK o wydanie zezwolenia na eksploatację w Polsce pojazdów, które dopuszczono w innych krajach członkowskich Unii, należy także sprawdzić, czy dla tego kraju nie przewidziano szczególnych przypadków. Jeżeli takie przypadki przewidziano, należy sprawdzić, jakie wymagania w tych obszarach są przewidziane w TSI oraz czy są to również przypadki szczególne dla Polski.

Przyjęto założenie, że w kraju, w którym pojazd uzyskał pierwsze zezwolenie, również w Polsce stwierdza się obszar objęty przypadkiem szczególnym. Należy zatem udowodnić, że pojazd który będzie eksploatowany w Polsce spełnia wymagania TSI dla szczególnego przypadku jakim jest Polska.

Rozpatrywany drugi przypadek zakłada, że dla kraju, w którym pojazd uzyskał pierwsze zezwolenie stwierdzono przypadek szczególny, natomiast w Polsce obszar ten nie stanowi przypadku szczególnego. Wówczas należy wykazać, że pojazd spełnia wymagania podane w TSI.

Dokumentacja techniczna potwierdzająca zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową

Pojazd szynowy, który uzyskał zezwolenie na eksploatację w innym państwie Unii, spełnia wymagania zasadnicze. Zatem już wcześniej udowodniono, że może bezpiecznie poruszać się po infrastrukturze kolejowej zgodnej z wymaganiami TSI, jednak jego eksploatacja na liniach poza systemem TEN wymaga dalszego potwierdzenia spełnienia wymagań stawianych krajowemu systemowi kolei.

W Polsce, obowiązek opublikowania wymagań do oceny zgodności z polską infrastrukturą kolejową oraz dokumentów normalizacyjnych stosowanych do oceny pojazdu nałożony został na Prezesa UTK. Wymagania te opublikowano na „Liście Prezesa UTK” [9], dla podsystemu TABOR znajdują się one w części A7.

Pojazd, który został dopuszczony do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej i spełnia wymagania zamieszczone na „Liście Prezesa UTK” [9] w części A7, może być bezpiecznie eksploatowany na wszystkich liniach kolejowych w Polsce.

Pozostała dokumentacja wymagana przy składaniu wniosku o wydanie zezwolenia na eksploatację pojazdu dopuszczonego w innym państwie Unii Europejskiej

Pozostałe dokumenty wymienione w artykule 23f ust. 2, które należy dostarczyć do wniosku o wydanie zezwolenia na eksploatację pojazdu dopuszczonego do eksploatacji w innym kraju członkowskim Unii, to:

- dokumentacja zawierająca informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
- informacja o procedurze gromadzenia danych, umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów wyposażonych w rejestratory danych;
- informacja o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.

Wymienione dokumenty zawierają informacje o pojeździe dopuszczonym do eksploatacji. Pierwszy dokument ma za zadanie potwierdzenie niewprowadzania zmian w pojeździe po dopuszczeniu go do eksploatacji. Zatem, certyfikat wydany na dopuszczony typ pojazdu nadal jest obowiązujący.

3. Wnioski i podsumowanie

Podmiot ubiegający się o uzyskanie zezwolenia, na dopuszczenie na terytorium Polski do eksploatacji pojazdów szynowych zgodnych z wymaganiami TSI powinien pamiętać, że samo potwierdzenie spełnienia wymagań TSI nie jest wystarczające do uzyskania zezwolenia.

W przypadku ubiegania się o pierwsze zezwolenia na eksploatację pojazdu na polskiej sieci kolejowej, poza certyfikatem WE potwierdzającym zgodność pojazdu z wymaganiami TSI, także należy przedstawić dokument potwierdzający spełnienie przepisów krajowych odnoszących się do punktów otwartych i przypadków szczególnych wymienionych w TSI, a dotyczących Polski. Dodatkowo należy przedstawić również dokument potwierdzający spełnienie przepisów odnoszących się do zgodności pojazdu z polską siecią kolejową.

Pojazd mający zezwolenie na eksploatację wydane w państwie członkowskim Unii Europejskiej, może uzyskać w Polsce zezwolenie na podstawie posiadanego już zezwolenia oraz dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań przepisów krajowych, odnoszących się do punktów otwartych i przypadków szczególnych wymienionych w TSI dotyczących Polski, jak również dokumentu potwierdzającego spełnienie przepisów odnoszących się do zgodności pojazdu z polską siecią kolejową.

Literatura

1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, Dz.Urz. UE L 191 z 18.7.2008 z późn. zm.
2. Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei. Warszawa, dnia 19 stycznia 2017 r.
3. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, Dz.Urz. UE L 356 z 12.12.2014.
4. 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.Urz. UE L 356 z 12.12.2014.
5. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej, Dz.Urz. UE L 356 z 12.12.2014.
6. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE, Dz.Urz. UE L 356 z 12.12.2014.
7. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej, Dz.Urz. UE L 158 z 15.6.2016.
8. 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, Dz.Urz. UE L 104 z 12.4.2013.
9. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. z 2003 r. nr 86, poz. 789 z późn. zm.