

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/14

z dnia 5 stycznia 2015 r.

zmieniająca decyzję 2012/88/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 9909)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją C(2010) 2576 ⁽²⁾ Komisja udzieliła Europejskiej Agencji Kolejowej („Agencja”) mandatu na opracowanie i przeprowadzenie przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) w celu rozszerzenia ich zakresu na cały system kolei w Unii zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy 2008/57/WE. W dniu 10 stycznia 2013 r. Agencja przedstawiła zalecenie w sprawie zmiany technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei.
- (2) Zgodnie z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2008/57/WE w sprawie rozszerzenia zakresu TSI, państwo członkowskie nie powinno stosować zrewidowanych TSI w przypadku projektów będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem umowy w trakcie realizacji, które nie były objęte zakresem poprzednich TSI.
- (3) Zrewidowana TSI w zakresie podsystemów „Sterowanie” (TSI „Sterowanie”) powinna mieć zastosowanie do sieci o nominalnej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm oraz 1 668 mm. Zapewniłoby to interoperacyjność w ramach systemów dla jednej szerokości toru oraz pozwoliłoby na opracowanie i eksploatację pojazdów przeznaczonych dla wielu rozstawów metrycznych. Pozwoliłoby to także na opracowanie i wykorzystanie podsystemów „Sterowanie” oraz składników interoperacyjności niezależnie od szerokości toru. Wysoki odsetek pojazdów porusza się zarówno w ramach transeuropejskiej sieci kolejowej, jak i poza siecią kolejową TEN. Parametry podsystemów „Sterowanie — urządzenia przytorowe” oraz „Sterowanie — urządzenia pokładowe” powinny zatem być takie same dla całej sieci.
- (4) Niektóre otwarte punkty dotyczące zgodności systemów detekcji pociągu mogą zostać zamknięte, biorąc pod uwagę wymagania dla różnych szerokości toru (specyfikacja wskazana w załączniku A jako poz. 77). Punkt otwarty dotyczący wymogów bezpieczeństwa dla funkcji pokładowego pulpitu ETCS może zostać zamknięty, a w przypadku otwartego punktu dotyczącego „niezawodności/dostępności” poczyniono postępy w zakresie jego wyjaśnienia.
- (5) Należy wyjaśnić przepisy dotyczące oceny składników interoperacyjności i podsystemów, w przypadku gdy wymogi są spełnione częściowo.
- (6) Agencja, pełniąc rolę organu władzy systemowej dla europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), przygotowała aktualizację obowiązkowych specyfikacji ERTMS, o których mowa w załączniku A do TSI „Sterowanie”. Do czasu osiągnięcia przez wszystkie zainteresowane strony określonego poziomu konsensusu co do uznania za obowiązkowe specyfikacji dotyczących interfejsu pociągu FFFIS (Form Fit Functional Interface Specification), po obu stronach interfejsu, Agencja powinna odwoływać się do nich w instrukcji stosowania, tak aby można je było wykorzystywać w zaproszeniach do składania ofert.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Decyzja Komisji C(2010) 2576 final z dnia 29 kwietnia 2010 r. dotycząca mandatu dla Europejskiej Agencji Kolejowej do opracowania i przeprowadzenia przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności w celu rozszerzenia ich zakresu na cały system kolei w Unii Europejskiej.

- (7) Agencja powinna opublikować specyfikacje prób dotyczące wersji bazowej 3 tak szybko, jak jest to możliwe.
- (8) W tekście decyzji Komisji 2012/88/UE ⁽¹⁾ wykryto błędy, które powinny zostać skorygowane.
- (9) Dostępność i jakość sygnałów GSM-R ma zasadnicze znaczenie dla przewozów kolejowych.
- (10) Roaming GSM-R do sieci publicznych stanowi funkcję opcjonalną. Jeżeli jest on stosowany w państwie członkowskim, jego wdrożenie powinno być wskazane w wierszu 1.1.1.3.3.3 rejestru infrastruktury kolejowej zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji 2014/880/UE ⁽²⁾.
- (11) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu powołanego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W decyzji 2012/88/UE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie: „**Decyzja Komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie«**”;
- 2) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

- a) na końcu pkt 1.1 dodaje się tekst w brzmieniu:

„Niniejsza TSI ma zastosowanie do podsystemu »Sterowanie — urządzenia przytorowe« sieci kolejowej określonej w pkt 1.2 (Zasięg geograficzny) niniejszej TSI oraz do podsystemu »Sterowanie — urządzenia pokładowe« pojazdów, które są (lub mają być) na niej eksploatowane. Pojazdy te zalicza się do jednego z następujących typów (jak określono w pkt 1.2 i 2.2 załącznika I do dyrektywy 2008/57/WE):

- 1) pociągi napędzane energią cieplną i elektryczne;
- 2) jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne;
- 3) wagony pasażerskie, jeżeli są wyposażone w kabinę maszynisty;
- 4) ruchome urządzenia przeznaczone do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej, jeżeli są wyposażone w kabinę maszynisty i przeznaczone do stosowania jako rodzaj transportu na własnych kołach.”;

- b) tekst pkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

„Zakres geograficzny niniejszej TSI obejmuje sieć całego systemu kolei, w której skład wchodzi:

- 1) sieć transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (TEN) określona w pkt 1.1 »Sieć« załącznika I do dyrektywy 2008/57/WE,
- 2) sieć transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (TEN) określona w pkt 2.1 »Sieć« załącznika I do dyrektywy 2008/57/WE,
- 3) pozostałe części sieci całego systemu kolei, po rozszerzeniu zakresu, zgodnie z opisem zawartym w pkt 4 załącznika I do dyrektywy 2008/57/WE,

z wyłączeniem przypadków, o których mowa w art. 1 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE.

Przedmiotowa TSI ma zastosowanie do sieci o szerokości toru wynoszącej 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm oraz 1 668 mm. Nie ma ona jednakże zastosowania do krótkich linii przejściach granicznych o szerokości toru 1 520 mm, które są podłączone do sieci państw trzecich.”;

- c) w pkt 2.2 tekst akapitu piątego otrzymuje brzmienie:

„Systemy klasy B dla sieci transeuropejskiego systemu kolei obejmują ograniczony zbiór istniejących systemów »Sterowanie«, które były używane w sieci transeuropejskiego systemu kolei przed dniem 20 kwietnia 2001 r.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie« transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 1).

⁽²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/880/UE z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 489).

Systemy klasy B dla innych części sieci systemu kolei w Unii Europejskiej obejmują ograniczony zbiór istniejących systemów »Sterowanie«, które były używane w tych sieciach przed dniem 1 lipca 2015 r.

Zestawienie systemów klasy B znajduje się w opublikowanych przez Europejską Agencję Kolejową dokumentach technicznych zatytułowanych »Zestawienie systemów 'Sterowanie' klasy B« (ERA/TD/2011-11, wersja 2.0).»;

- d) w tabeli w pkt 4.1 dodaje się pkt 4.2.1 do parametrów podstawowych związanych z podsystemem „Sterowanie — urządzenia przytorowe” (część „kontrola pociągu”) oraz dodaje się pkt 4.2.1.2 do parametrów podstawowych związanych z podsystemem „Sterowanie — urządzenia pokładowe” (część „łączność radiowa”) i z podsystemem „Sterowanie — urządzenia przytorowe” (część „łączność radiowa”);
- e) tekst pkt 4.2.1.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2.1.2 Niezawodność/dostępność

Niniejszy punkt dotyczy występowania symptomów uszkodzenia niepowodujących zagrożeń dla bezpieczeństwa, lecz stwarzających sytuacje awaryjne, zarządzanie którymi mogłoby obniżyć poziom ogólnego bezpieczeństwa systemu.

W kontekście tego parametru »uszkodzenie« oznacza zakończenie zdolności danej pozycji do realizacji wymaganej funkcji na wymaganym poziomie wydajności, natomiast »symptom uszkodzenia« oznacza skutek, za pośrednictwem którego uszkodzenie jest zauważane.

Aby zapewnić posiadanie przez odpowiednich zarządców infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe wszystkich informacji potrzebnych im do określenia właściwych procedur zarządzania sytuacjami awaryjnymi, dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu »Sterowanie — urządzenia pokładowe« lub podsystemu »Sterowanie — urządzenia przytorowe« musi zawierać obliczone wartości niezawodności/dostępności dotyczące symptomów uszkodzenia mających wpływ na zdolność podsystemu »Sterowanie« do nadzorowania bezpiecznego ruchu jednego lub większej liczby pojazdów lub do ustanowienia głosowej łączności radiowej między kontrolą ruchu a maszynistami pociągu.

Musi być zapewniona zgodność z poniższymi obliczonymi wartościami:

- 1) średni czas pracy, w godzinach, pomiędzy uszkodzeniami podsystemu »Sterowanie — urządzenia pokładowe« wymagającymi odizolowania funkcji kontroli pociągu: [punkt otwarty];
- 2) średni czas pracy, w godzinach, pomiędzy uszkodzeniami podsystemu »Sterowanie — urządzenia pokładowe« uniemożliwiającymi głosową łączność radiową między kontrolą ruchu a maszynistami pociągu: [punkt otwarty].

Aby umożliwić zarządcom infrastruktury i przedsiębiorstwom kolejowym monitorowanie — w trakcie okresu eksploatacji podsystemów — poziomu ryzyka oraz przestrzegania wartości niezawodności/dostępności stosowanych do określania procedur w zakresie zarządzania sytuacjami awaryjnymi, przestrzega się wymagań w zakresie utrzymania określonych w pkt 4.5 (Zasady utrzymania);

- f) drugi wiersz tabeli w pkt 4.3.2 (Interfejs z podsystemem „Tabor kolejowy”) otrzymuje brzmienie:

„Kompatybilność elektromagnetyczna między taborem a urządzeniami przytorowymi podsystemu »Sterowanie«	4.2.11	Parametry taboru związane z zapewnieniem zgodności z systemami detekcji pociągu opartymi na obwodach torowych	TSI RS HS TSI LOC & PAS TSI WAG	4.2.6.6.1 4.2.3.3.1.1 Brak
		Parametry taboru związane z zapewnieniem zgodności z systemami detekcji pociągu opartymi na licznikach osi	TSI RS HS TSI LOC & PAS TSI WAG	4.2.6.6.1 4.2.3.3.1.2 Brak”

- g) na końcu pkt 6.1.1 dodaje się tekst w brzmieniu:

„W odniesieniu do sprawdzenia, czy wymagania zasadnicze są spełnione poprzez przestrzeganie parametrów podstawowych, a także bez uszczerbku dla obowiązków określonych w rozdziale 7 niniejszej TSI, składniki interoperacyjności i podsystemy »Sterowanie«, które nie wdrażają wszystkich funkcji, parametrów eksploatacyjnych i interfejsów określonych w rozdziale 4 (łącznie ze specyfikacjami, o których mowa w załączniku A),

mogą uzyskać świadectwa zgodności WE lub, odpowiednio, certyfikaty weryfikacji WE, zgodnie z następującymi warunkami wydawania i wykorzystywania świadectw i certyfikatów:

- 1) wnioskodawca składający wniosek o weryfikację WE podsystemu »Sterowanie — urządzenia przytorowe« jest odpowiedzialny za podjęcie decyzji o tym, które funkcje, parametry eksploatacyjne i interfejsy muszą zostać wdrożone, aby osiągnąć cele określone dla służby oraz aby zapewnić, by żadne wymogi sprzeczne z TSI bądź przekraczające TSI nie były przenoszone do podsystemu »Sterowanie — urządzenia pokładowe«;
- 2) eksploatacja podsystemu »Sterowanie — urządzenia pokładowe«, w ramach której nie wdraża się wszystkich funkcji, parametrów eksploatacyjnych i interfejsów określonych w niniejszej TSI, może być uzależniona od spełnienia określonych warunków lub ograniczeń ze względu na zgodność lub bezpieczną integrację z podsystemem »Sterowanie — urządzenia przytorowe«. Bez uszczerbku dla zadań jednostki notyfikowanej, opisanych w odpowiednim prawodawstwie UE i związanych z nim dokumentach, wnioskodawca składający wniosek o weryfikację WE jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby dokumentacja techniczna zawierała wszystkie informacje, których potrzebuje operator do ustalenia takich warunków i ograniczeń;
- 3) państwo członkowskie może odmówić — z należycie uzasadnionych powodów — zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, bądź nałożyć warunki i ograniczenia dotyczące eksploatacji podsystemów »Sterowanie«, które nie wdrażają wszystkich funkcji, parametrów eksploatacyjnych i interfejsów określonych w niniejszej TSI.

Jeżeli niektóre wymagania zasadnicze są spełnione poprzez przepisy krajowe, lub jeżeli jeden ze składników interoperacyjności lub jeden z podsystemów »Sterowanie« nie wdraża wszystkich funkcji, parametrów eksploatacyjnych i interfejsów określonych w niniejszej TSI, zastosowanie mają przepisy pkt 6.4.2.;

- h) w tekście pkt 6.1.2 akapit trzeci wprowadza się następujące zmiany: skreśla się słowa „zob. załącznik A poz. 4.2.2c” w ppkt 2 oraz skreśla się słowa „o ile poz. 4.2.2c załącznika A nie stanowi inaczej,” w ppkt 3;
- i) tekst pkt 6.4 otrzymuje brzmienie:

„6.4. Przepisy w przypadku częściowego spełnienia wymagań TSI

6.4.1. Ocena części podsystemów »Sterowanie«

Zgodnie z art. 18 ust. 5 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, jednostka notyfikowana może wydać certyfikat weryfikacji dla pewnych części podsystemu, jeśli zezwala na to odpowiednia TSI.

Jak wskazano w pkt 2.2 (Zakres) niniejszej TSI, podsystem »Sterowanie — urządzenia przytorowe« obejmuje trzy części, natomiast podsystem »Sterowanie — urządzenia pokładowe« obejmuje dwie części, wyszczególnione w pkt 4.1 (Wprowadzenie).

Certyfikat weryfikacji może zostać wydany dla każdej części określonej w niniejszej TSI; jednostka notyfikowana sprawdza jedynie, czy ta konkretna część spełnia wymagania TSI.

Niezależnie od wybranego modułu jednostka notyfikowana sprawdza:

- 1) czy spełnione są wymagania TSI dotyczące danej części; oraz
- 2) czy wcześniej ocenione wymagania TSI dotyczące innych części tego samego podsystemu są nadal spełniane.

6.4.2. Częściowe spełnienie wymagań przez podsystemy »Sterowanie« ze względu na ograniczone zastosowanie TSI

Jeżeli niektóre wymagania zasadnicze są spełnione przez przepisy krajowe, w świadectwie zgodności WE dla składnika interoperacyjności oraz w certyfikacie weryfikacji WE dla podsystemu podaje się dokładne odniesienie do części niniejszej TSI, których zgodność została oceniona, oraz do części, których zgodność nie została oceniona.

Jeżeli składnik interoperacyjności nie wdraża wszystkich funkcji, parametrów eksploatacyjnych i interfejsów określonych w niniejszej TSI, świadectwo zgodności WE może zostać wydane wyłącznie pod warunkiem, że niewdrożone funkcje, interfejsy lub parametry eksploatacyjne nie są niezbędne do zintegrowania danego składnika interoperacyjności z podsystemem na potrzeby zastosowania wskazanego przez wnioskodawcę, na przykład (*):

- a) interfejs pokładowego ERTMS/ETCS z modułem STM, jeżeli dany składnik interoperacyjności jest przeznaczony do zainstalowania w pojazdach, w których nie jest potrzebny zewnętrzny STM;

- b) interfejs RCB z innymi RCB, jeżeli RCB jest przeznaczone do zastosowania, w którym nie planuje się sąsiednich RCB.

Świadectwo zgodności WE (lub dokumenty towarzyszące) dla składnika interoperacyjności musi spełniać wszystkie następujące wymogi:

- a) wskazuje, które funkcje, interfejsy lub parametry eksploatacyjne nie są wdrażane;
- b) zapewnia wystarczające informacje, aby umożliwić ustalenie warunków, w jakich dany składnik interoperacyjności może być używany;
- c) zapewnia wystarczające informacje, aby umożliwić ustalenie warunków i ograniczeń dotyczących użytkowania, które będą mieć zastosowanie do interoperacyjności podsystemu, do którego należy dany składnik.

Jeżeli podsystem »Sterowanie« nie wdraża wszystkich funkcji, parametrów eksploatacyjnych i interfejsów niniejszej TSI (np. dlatego, że nie są one wdrażane przez zintegrowany z nim składnik interoperacyjności), w certyfikacie weryfikacji WE wskazuje się wymagania, które zostały ocenione, oraz odpowiednie warunki i ograniczenia dotyczące użytkowania danego podsystemu i jego zgodności z innymi podsystemami.

W każdym przypadku jednostka notyfikowana musi koordynować z Agencją sposób, w jaki zarządza się kwestiami warunków i ograniczeń użytkowania składników interoperacyjności i podsystemów w odpowiednich świadectwach i certyfikatach i dokumentacji technicznej, w ramach grupy roboczej powołanej na podstawie art. 21a ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (**).

6.4.3 Pośrednie potwierdzenie weryfikacji

Jeżeli dokonywana jest ocena zgodności w odniesieniu do części podsystemów określonych przez wnioskodawcę i różniących się od części dozwolonych na mocy pkt 4.1 (Wprowadzenie) niniejszej TSI, bądź jeżeli tylko niektóre etapy procedury weryfikacji zostały przeprowadzone, wydane może zostać jedynie pośrednie potwierdzenie weryfikacji.

(*) Opisane w niniejszym rozdziale procedury nie umniejszają możliwości grupowania składników.

(**) Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1).;

- j) w pkt 7.2.9.3 na końcu tabeli dodaje się następujące pozycje:

„4.2.10 Przytorowe systemy detekcji pociągu Poz. 77, pkt 3.1.3.1: Minimalna szerokość obręczy koła (B_R) dla sieci o szerokości toru 1 600 mm wynosi 127 mm.	T3	obowiązujące w Irlandii Północnej
4.2.10 Przytorowe systemy detekcji pociągu Poz. 77, pkt 3.1.3.3: Minimalna grubość obrzeża (S_d) dla sieci o szerokości toru 1 600 mm wynosi 24 mm.	T3	obowiązujące w Irlandii Północnej”

- k) tytuł pkt 7.2.9.6 otrzymuje brzmienie: „Litwa, Łotwa i Estonia”;
- l) tabela w pkt 7.2.9.6 otrzymuje brzmienie:

„Przypadek szczególny	Kategoria	Uwagi
4.2.10 Przytorowe systemy detekcji pociągu Poz. 77, pkt 3.1.3.3: Minimalna grubość obrzeża (S_d) dla sieci o szerokości toru 1 520 mm wynosi 20 mm.	T3	Ten przypadek szczególny jest potrzebny dopóki w sieci o szerokości toru 1 520 mm eksploatowane są lokomotywy ČME.

„Przypadek szczególny	Kategoria	Uwagi
4.2.10 Przytorowe systemy detekcji pociągu Poz. 77, pkt 3.1.3.4: Minimalna wysokość obrzeża (S_n) dla sieci o szerokości toru 1 520 mm wynosi 26,25 mm.	T3	Ten przypadek szczególny jest potrzebny dopóki w sieci o szerokości toru 1 520 mm eksploatowane są lokomotywy ČME.”;

m) w pkt 7.2.9.7 wyrażenie „Poz. 65” zastępuje się wyrażeniem „Poz. 33”;

n) tekst pkt 7.3.3 otrzymuje brzmienie:

„7.3.3. ERTMS — wdrożenie pokładowe

7.3.3.1. Nowe pojazdy

Nowe pojazdy dopuszczane do ruchu po raz pierwszy muszą być wyposażone w ERTMS zgodnie z zestawem specyfikacji nr 1 lub zestawem specyfikacji nr 2, które wymieniono w tabeli A2 w załączniku A.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2018 r., nowe pojazdy dopuszczane do ruchu po raz pierwszy muszą być wyposażone w ERTMS wyłącznie zgodnie z zestawem specyfikacji nr 2 wymienionym w tabeli A2 w załączniku A.

Wymóg wyposażania w ERTMS nie ma zastosowania do nowych ruchomych urządzeń przeznaczonych do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej, nowych lokomotyw manewrowych lub innych nowych pojazdów nieprzeznaczonych dla usług kolei dużych prędkości, jeżeli są one przeznaczone wyłącznie do przewozów krajowych wykonywanych poza korytarzami określonymi w pkt 7.3.4 oraz poza liniami zapewniającymi połączenia z głównymi europejskimi portami, stacjami rozrządowym, terminalami towarowymi i obszarami transportu towarowego określonymi w pkt 7.3.5, bądź jeżeli są one przeznaczone do przewozów transgranicznych poza siecią TEN, tj. przewozów do pierwszej stacji w państwie sąsiadującym lub do pierwszej stacji, gdzie możliwe są dalsze połączenia w państwie sąsiadującym.

7.3.3.2. Modernizacja i odnowienie istniejących pojazdów

Instalacja ERTMS/ETCS na pokładach istniejących pojazdów jest obowiązkowa w przypadku każdej nowo instalowanej części kontroli pociągu podsystemu »Sterowanie — urządzenia pokładowe« na istniejących pojazdach przeznaczonych do usług kolei dużych prędkości.

7.3.3.3. Dodatkowe wymagania

Państwa członkowskie mogą wprowadzić dodatkowe wymagania na poziomie krajowym, w szczególności w celu:

- 1) umożliwienia dostępu do linii wyposażonych w ERTMS wyłącznie pojazdom wyposażonym w ERTMS, tak aby istniejące systemy krajowe mogły zostać wycofane z użytku;
- 2) nałożenia wymogu wyposażania w ERTMS nowych i modernizowanych lub odnawianych ruchomych urządzeń przeznaczonych do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej, lokomotyw manewrowych lub innych pojazdów, nawet jeżeli są przeznaczone wyłącznie do użytku krajowego.”;

o) w załączniku A wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji;

p) w tabeli w załączniku G wprowadza się następujące zmiany:

- 1) skreśla się wiersz odnoszący się do parametru „masa metalu pojazdu”;
- 2) skreśla się wiersz odnoszący się do parametru „składowa stała i składowe niskiej częstotliwości w prądzie trakcyjnym”;
- 3) skreśla się wiersz odnoszący się do parametru „wymagania w zakresie bezpieczeństwa dotyczące funkcji pokładowego pulpitu ETCS”.

Artykuł 2

W decyzji 2012/88/UE dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 7a

1. Do dnia 1 lipca 2015 r. Europejska Agencja Kolejowa publikuje obowiązkowe specyfikacje, o których mowa w tabeli A2 w załączniku A do niniejszej decyzji, w pozycjach 37b i 37c, kolumna »Zestaw specyfikacji nr 2«.

Przed ich opublikowaniem przesyła Komisji opinię techniczną dotyczącą dodania tych dokumentów w tabeli A2 w załączniku A do niniejszej decyzji, wraz z odniesieniem, nazwą i wersją. Komisja informuje odpowiednio komitet ustanowiony na mocy art. 29 dyrektywy 2008/57/WE.

2. Europejska Agencja Kolejowa publikuje specyfikacje dotyczące interfejsu pociągu FFFIS (Form Fit Functional Interface Specification — poz. 81 i 82 w tabeli A2 w załączniku A do niniejszej decyzji), jeżeli uzna, że są one w pełni dojrzałe. Europejska Agencja Kolejowa składa regularne sprawozdania na temat oceny tej dojrzałości komitetowi ustanowionemu na mocy art. 29 dyrektywy 2008/57/WE. Przed ich opublikowaniem przesyła Komisji opinię techniczną dotyczącą dodania tych dokumentów w tabeli A2 w załączniku A do niniejszej decyzji, wraz z odniesieniem, nazwą i wersją. Komisja informuje odpowiednio komitet ustanowiony na mocy art. 29 dyrektywy 2008/57/WE.”.

Artykuł 3

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 lipca 2015 r.

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich i Europejskiej Agencji Kolejowej.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 stycznia 2015 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W załączniku A do decyzji 2012/88/UE wprowadza się następujące zmiany:

1) skreśla się następujący wiersz w tabeli A1:

„4.2.1 b	28”
----------	-----

2) następujący wiersz w tabeli A1 zostaje zmieniony w poniższy sposób:

„4.2.2.f	7, 81, 82”
----------	------------

3) tabela A2 zostaje zastąpiona poniższą tabelą wraz z odpowiednimi uwagami:

„Nr pozycji	Zestaw specyfikacji nr 1 (wzór 2 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)				Zestaw specyfikacji nr 2 (wzór 3 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)			
	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi
1	ERA/ERTMS/003204	ERTMS/ETCS Functional requirement specification	5.0		Celowo usunięta			
2	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
3	SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	2.0.0		SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	3.1.0	
4	SUBSET-026	System Requirements Specification	2.3.0		SUBSET-026	System Requirements Specification	3.4.0	
5	SUBSET-027	FFFIS Juridical recorder-downloading tool	2.3.0	Uwaga 1	SUBSET-027	FIS Juridical Recording	3.1.0	
6	SUBSET-033	FIS for man-machine interface	2.0.0		ERA_ERTMS_015560	ETCS Driver Machine interface	3.4.0	
7	SUBSET-034	FIS for the train interface	2.0.0		SUBSET-034	Train Interface FIS	3.1.0	
8	SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	2.1.1		SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	3.1.0	
9	SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	2.4.1		SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	3.0.0	
10	SUBSET-037	EuroRadio FIS	2.3.0		SUBSET-037	EuroRadio FIS	3.1.0	
11	SUBSET-038	Offline key management FIS	2.3.0		SUBSET-038	Offline key management FIS	3.0.0	
12	SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	2.3.0		SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	3.1.0	

„Nr pozycji	Zestaw specyfikacji nr 1 (wzór 2 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)				Zestaw specyfikacji nr 2 (wzór 3 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)			
	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi
13	SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	2.3.0		SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	3.3.0	
14	SUBSET-041	Performance Requirements for Interoperability	2.1.0		SUBSET-041	Performance Requirements for Interoperability	3.1.0	
15	SUBSET-108	Interoperability related consolidation on TSI Annex A documents	1.2.0		Celowo usunięta			
16	SUBSET-044	FFFIS for Euro-loop	2.3.0		SUBSET-044	FFFIS for Euro-loop	2.4.0	
17	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
18	SUBSET-046	Radio infill FFFS	2.0.0		Celowo usunięta			
19	SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	2.0.0		SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	3.0.0	
20	SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	2.0.0		SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	3.0.0	
21	SUBSET-049	Radio infill FIS with LEU/interlocking	2.0.0		Celowo usunięta			
22	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
23	SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables	2.1.0		SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables	3.0.0	
24	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
25	SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	2.2.0		SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	3.0.0	

„Nr pozycji	Zestaw specyfikacji nr 1 (wzór 2 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)				Zestaw specyfikacji nr 2 (wzór 3 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)			
	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi
26	SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	2.2.0		SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	3.0.0	
27	SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2	2.5.0		SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2	3.3.0	
28	Celowo usunięta			Uwaga 8	Celowo usunięta			Uwaga 8
29	SUBSET-102	Test specification for interface »K«	1.0.0		SUBSET-102	Test specification for interface »K«	2.0.0	
30	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
31	SUBSET-094	Functional requirements for an onboard reference test facility	2.0.2		SUBSET-094	Functional requirements for an onboard reference test facility	3.0.0	
32	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specification	7.4.0	Uwaga 10	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specification	7.4.0	Uwaga 10
33	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specification	15.4.0	Uwaga 10	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specification	15.4.0	Uwaga 10
34	A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	12.4		A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	12.4	
35	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
36 a	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
36 b	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
36 c	SUBSET-074-2	FFFIS STM Test cases document	1.0.0		SUBSET-074-2	FFFIS STM Test cases document	3.0.0	
37 a	Celowo usunięta				Celowo usunięta			

„Nr pozycji	Zestaw specyfikacji nr 1 (wzór 2 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)				Zestaw specyfikacji nr 2 (wzór 3 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)			
	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi
37 b	SUBSET-076-5-2	Test cases related to features	2.3.3		SUBSET-076-5-2	Test cases related to features		Uwaga 11
37 c	SUBSET-076-6-3	Test sequences	2.3.3		Zastrzeżona	Test sequences generation: methodology and rules		Uwaga 11
37 d	SUBSET-076-7	Scope of the test specifications	1.0.2		SUBSET-076-7	Scope of the test specifications	3.0.0	
37 e	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
38	06E068	ETCS Marker-board definition	2.0		06E068	ETCS Marker-board definition	2.0	
39	SUBSET-092-1	ERTMS EuroRadio Conformance Requirements	2.3.0		SUBSET-092-1	ERTMS EuroRadio Conformance Requirements	3.0.0	
40	SUBSET-092-2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	2.3.0		SUBSET-092-2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	3.0.0	
41	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
42	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
43	SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	2.2.2		SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	3.0.0	
44	Celowo usunięta				Celowo usunięta			Uwaga 9
45	SUBSET-101	Interface »K« Specification	1.0.0		SUBSET-101	Interface »K« Specification	2.0.0	
46	SUBSET-100	Interface »G« Specification	1.0.1		SUBSET-100	Interface »G« Specification	2.0.0	
47	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
48	Zastrzeżona	Test specification for mobile equipment GSM-R		Uwaga 4	Zastrzeżona	Test specification for mobile equipment GSM-R		Uwaga 4
49	SUBSET-059	Performance requirements for STM	2.1.1		SUBSET-059	Performance requirements for STM	3.0.0	

„Nr pozycji	Zestaw specyfikacji nr 1 (wzór 2 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)				Zestaw specyfikacji nr 2 (wzór 3 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)			
	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi
50	SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.0.0		SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.1.0	
51	Zastrzeżona	Ergonomic aspects of the DMI			Celowo usunięta			
52	SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	2.1.1		SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	3.1.0	
53	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
54	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
55	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
56	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
57	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
58	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
59	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
60	Celowo usunięta				SUBSET-104	ETCS System Version Management	3.2.0	
61	Celowo usunięta				Celowo usunięta			
62	Zastrzeżona	RBC-RBC Test specification for safe communication interface			Celowo usunięta			
63	SUBSET-098	RBC-RBC Safe Communication Interface	1.0.0		SUBSET-098	RBC-RBC Safe Communication Interface	3.0.0	
64	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Uwaga 2	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Uwaga 2
65	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Uwaga 3	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Uwaga 3

„Nr pozycji	Zestaw specyfikacji nr 1 (wzór 2 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)				Zestaw specyfikacji nr 2 (wzór 3 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)			
	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi
66	TS 103169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1		TS 103169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1	
67	(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	4.2		(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	4.2	
68	ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways	1.3.0		ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways	1.3.0	
69	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0		(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
70	(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0		(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
71	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1		(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1	
72	(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1		(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1	
73	(MORANE) F 10 T6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4		(MORANE) F 10 T6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4	
74	(MORANE) F 12 T6001	FIS for Location Dependent Addressing	3		(MORANE) F 12 T6001	FIS for Location Dependent Addressing	3	
75	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4		(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
76	(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4		(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
77	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS track-side and other subsystems	2.0	Uwaga 7	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS track-side and other subsystems	2.0	Uwaga 7

„Nr pozycji	Zestaw specyfikacji nr 1 (wzór 2 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)				Zestaw specyfikacji nr 2 (wzór 3 dla ETCS i wzór 0 dla GSM-R)			
	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi	Sygnatura	Tytuł specyfikacji	Wersja	Uwagi
78	Zastrzeżona	Safety requirements for ETCS DMI functions			Celowo usunięta			Uwaga 6
79	Nie dotyczy	Nie dotyczy			SUBSET-114	KMC-ETCS Entity Off-line KM FIS	1.0.0	
80	Nie dotyczy	Nie dotyczy			Celowo usunięta			Uwaga 5
81	Nie dotyczy	Nie dotyczy			SUBSET-119	Train Interface FFFIS		Uwaga 12
82	Nie dotyczy	Nie dotyczy			SUBSET-120	FFFIS TI — Safety Analysis		Uwaga 12

- Uwaga 1: Obowiązkowy jest tylko opis funkcjonalny rejestrowanych informacji, a nie charakterystyka techniczna interfejsu.
- Uwaga 2: Klauzule specyfikacji wymienionych w sekcji 2.1 normy EN 301 515, które uwzględniono w poz. 32 i 33 jako »MI«, są obowiązkowe.
- Uwaga 3: Wnioski o zmianę wymienione w tabelach 1 i 2 normy TS 102 281, które mają wpływ na klauzule uwzględnione w poz. 32 i 33 jako »MI«, są obowiązkowe.
- Uwaga 4: Poz. 48 odnosi się wyłącznie do przypadków testowych dla urządzeń mobilnych GSM-R. W chwili obecnej utrzymany zostaje zapis »zastrzeżona«. Instrukcja stosowania będzie zawierać katalog dostępnych zharmonizowanych przypadków testowych dla oceny urządzeń mobilnych i sieci, stosownie do działań wskazanych w pkt 6.1.2 niniejszej TSI.
- Uwaga 5: Produkty, które występują na rynku, są już dostosowane do potrzeb danego przedsiębiorstwa kolejowego związanych z interfejsem GSM-R Driver Machine Interface i są w pełni interoperacyjne, tak więc nie ma potrzeby wprowadzania normy w TSI »Sterowanie«.
- Uwaga 6: Informacje, które były przeznaczone dla poz. 78, są obecnie włączone do poz. 27 (SUBSET-091).
- Uwaga 7: Przedmiotowy dokument niezależny od wzoru dla ETCS i GSM-R.
- Uwaga 8: Wymagania dotyczące niezawodności/dostępności znajdują się teraz w TSI (pkt 4.2.1.2).
- Uwaga 9: Analiza ERA wykazała, że nie ma potrzeby wprowadzenia obowiązkowej specyfikacji dla interfejsu odometrii.
- Uwaga 10: TSI »Sterowanie« przewiduje jedynie wymagania (MI).
- Uwaga 11: Specyfikacje, które mają być zarządzane za pośrednictwem opinii technicznej Europejskiej Agencji Kolejowej.
- Uwaga 12: Odniesienie do tych specyfikacji zostanie opublikowane w instrukcji stosowania, w oczekiwaniu na wyjaśnienia dotyczące interfejsu po stronie taboru.”;

4) tabela A3 zostaje zastąpiona poniższą tabelą wraz z odpowiednią uwagą.

„Nr	Sygnatura	Tytuł dokumentu i uwagi	Wersja	Uwaga
1	EN 50126	Zastosowania kolejowe — Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa	1999	1
2	EN 50128	Zastosowania kolejowe — Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania — Programy dla kolejowych systemów sterowania i zabezpieczenia	2011 lub 2001	

„Nr	Sygnatura	Tytuł dokumentu i uwagi	Wersja	Uwaga
3	EN 50129	Zastosowania kolejowe — Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania — Elektroniczne systemy sygnalizacji związane z bezpieczeństwem	2003	1
4	EN 50159	Zastosowania kolejowe — Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania — Łączność bezpieczna w systemach transmisyjnych	2010	1

Uwaga 1: Przedmiotowa norma jest zharmonizowana, zob. komunikat Komisji w ramach wdrażania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. C 345 z 26.11.2013, s. 3), gdzie wskazano również opublikowane poprawki redakcyjne.”