

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU¹
z dnia.....2006 r.

**w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz
procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej²**

Na podstawie art. 25 t pkt 1, 2, 3 i 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz z 2004 r. Nr.92, poz.883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz składników interoperacyjności podsystemów transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, zwanego dalej „transeuropejskim systemem”;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów;
- 4) procedury oceny zgodności składników interoperacyjności.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ERTMS – ujednoczony, europejski system zarządzania ruchem kolejowym obejmujący systemy ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R;
- 2) ERTMS/ETCS – system sterowania pociągiem nadzorujący, w czasie rzeczywistym, zgodność prowadzenia przez maszynistę pojazdu kolejowego ze wskazaniami sygnalizatorów;
- 3) ERTMS/GSM-R – przeznaczony dla kolei, cyfrowy, naziemny, komórkowy system łączności radiowej zapewniający łączność głosową pomiędzy pracownikami

¹ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz. 1900).

² Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. U. WE L 110 z 20.04.2001 r.; Dz. Urz. WE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 26, str. 243).

zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego a pracownikami zatrudnionymi przy obsłudze pociągów oraz umożliwiający przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym;

4) STM – specyficzny moduł transmisyjny.

Rozdział 2

Wykaz składników interoperacyjności podsystemów transeuropejskiego systemu

§3. Składniki interoperacyjności podsystemów transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej wymienione w art. 25a ustawy o transporcie kolejowym, określa Załącznik nr I do niniejszego rozporządzenia.

Rozdział 3

Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu

§ 4.1. Części składowe transeuropejskiego systemu – mające wpływ na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu, w tym szczególnie związane z ruchem pociągu - powinny być projektowane, konstruowane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo funkcjonowania systemu, w tym w przypadkach zaburzeń tego funkcjonowania.

2. Parametry dotyczące oddziaływania „koło-szyna” powinny zapewniać stabilność pociągu gwarantującą jego bezpieczną jazdę z maksymalną dozwoloną prędkością.

3. Części składowe transeuropejskiego systemu powinny być projektowane, budowane i konstruowane w taki sposób aby:

1) wytrzymały normalne lub wyjątkowe obciążenia, którym będą poddawane podczas ich eksploatacji;

2) minimalizowały skutki awarii mających wpływ na poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu.

4. Konstrukcja pojazdów kolejowych oraz budowli i urządzeń wchodzących w skład linii kolejowych transeuropejskiego systemu, jak i rodzaj stosowanych w nich materiałów powinny, w przypadku pożaru, ograniczać powstawanie i rozprzestrzenianie się ognia i dymu oraz skutki ich działania.

5. Urządzenia obsługiwane przez pracowników kolejowych lub pasażerów powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby w dających się przewidzieć przypadkach ich użycia niezgodnie z instrukcjami obsługi nie narażały na niebezpieczeństwo (nie zagrażały zdrowiu ani nie zmniejszały poziomu ogólnego bezpieczeństwa).
- §5. Części składowe transeuropejskiego systemu związane z ruchem pociągów powinny być monitorowane i utrzymywane w sposób zapewniający ich prawidłową eksploatację w zakładanych warunkach.
- §6.1. Materiały stosowane do budowy i utrzymania transeuropejskiego systemu nie powinny stanowić zagrożenia dla zdrowia osób mających do nich dostęp.
 2. Materiały, o których mowa w ust. 1, powinny być wybierane, rozmieszczane i wykorzystywane w sposób ograniczający, zwłaszcza w razie pożaru, emisję szkodliwych i niebezpiecznych oparów lub gazów.
- §7.1. Transeuropejski system powinien być projektowany zgodnie z przepisami o ochronie środowiska w sposób uwzględniający skutki oddziaływania na środowisko naturalne, wynikające z jego lokalizacji i eksploatacji.
 2. Materiały stosowane do budowy i utrzymania elementów transeuropejskiego systemu powinny zapobiegać, zwłaszcza w razie pożaru, emisji oparów lub gazów szkodliwych lub niebezpiecznych dla środowiska.
- § 8.1. Pojazdy kolejowe i urządzenia zapewniające ich zasilanie z sieci elektroenergetycznej powinny być zaprojektowane i wyprodukowane w taki sposób, aby zapewniały kompatybilność elektromagnetyczną z urządzeniami, instalacjami lub sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać.
 2. Eksploatacja transeuropejskiego systemu, w normalnych warunkach utrzymania, nie powinna powodować powstawania drgań oraz hałasu przekraczających dopuszczalne poziomy określone w przepisach o ochronie środowiska.
- §9. Charakterystyki urządzeń stacjonarnych stosowanych w infrastrukturze kolejowej wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu, powinny zapewniać wzajemną zgodność techniczną tych urządzeń oraz ich zgodność z parametrami technicznymi pojazdów kolejowych używanych w tym systemie. W przypadkach tych części transeuropejskiego systemu, dla których trudno uzyskać zgodność dopuszcza się stosowanie rozwiązań tymczasowych, pozwalających docelowo uzyskać zgodność.
- §10.1. W podsystemie strukturalnym o nazwie infrastruktura, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w transeuropejskim systemie, powinny być stosowane środki:

- 1) zapobiegające niepożądanemu dostępowi do urządzeń oraz miejsc ich instalacji;
 - 2) ograniczające ryzyko narażenia pasażerów na niebezpieczeństwo na stacjach, przez które pociągi przejeżdżają, bez zatrzymania.
2. Podsystem, o którym mowa w ust.1 powinien być tak zaprojektowany i wybudowany, aby ograniczyć zagrożenia dla bezpieczeństwa osób, w tym związane z drogami dostępu, ewakuacji, peronami, stabilnością elementów konstrukcji, możliwością wystąpienia pożaru. Długie tunele powinny być projektowane, budowane i eksploatowane z uwzględnieniem norm wymaganych w transeuropejskim systemie.
- §11. Urządzenia, budowle i inne obiekty wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny być wykonane i utrzymane w taki sposób, aby ich funkcjonowanie, w każdych warunkach, nie obniżało poziomu bezpieczeństwa osób i pojazdów kolejowych eksploatowanych w transeuropejskim systemie.
- §12. Wpływ funkcjonowania urządzeń i budowli wchodzących w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia na środowisko naturalne nie może przekraczać dopuszczalnych wartości, określonych w przepisach o ochronie środowiska.
- §13. Urządzenia i budowle wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny:
- 1) umożliwiać pociągom osiągnięcie wymaganych parametrów pracy;
 - 2) być kompatybilne z urządzeniami służącymi do odbioru prądu, zamontowanymi na pojazdach kolejowych.
- §14.1 Urządzenia wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie sterowanie oraz procedury związane z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny umożliwiać pociągom jazdę przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Części składowe podsystemu zainstalowane w kabinie maszynisty powinny umożliwiać niezakłóconą jazdę pociągu, zgodnie z założonymi warunkami, w całym systemie transeuropejskim.
2. W warunkach awaryjnych powinien być zapewniony bezpieczny przejazd pociągu, który otrzymał już zezwolenie na jazdę.
- §15. Po wprowadzeniu do użytkowania urządzeń podsystemu strukturalnego o nazwie sterowanie wprowadzane później części podsystemu o nazwie infrastruktura i nowy tabor powinny być dostosowane do jego wykorzystania.
- §16.1. W podsystemie strukturalnym o nazwie tabor konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby chroniła pasażerów oraz przedziały pasażerskie i obsługi w czasie kolizji lub wykolejenia.

2. Tabor poruszający się w długich tunelach powinien być projektowany, budowany i eksploatowany z uwzględnieniem norm wymaganych w transeuropejskim systemie.

3. Pojazdy kolejowe powinny być:

1) wyposażone w:

a) systemy hamowania zapewniające charakterystykę hamowania oraz oddziaływania „koło-szyna”, których parametry są zgodne z konstrukcją torów i obiektów inżynierskich oraz z systemami sygnalizacji,

b) system awaryjnego oświetlenia o natężeniu i czasie działania, zapewniającym wymagany poziom bezpieczeństwa,

c) wewnętrzny system nagłaśniający umożliwiający obsłudze pociągu i personelowi nadzoru ruchu przekazywanie informacji pasażerom;

2) projektowane, konstruowane, budowane i eksploatowane w taki sposób aby:

a) był ograniczony dostęp osób nieuprawnionych do urządzeń i instalacji elektrycznych znajdujących się pod napięciem,

b) w przypadku zagrożenia pasażerowie, za pomocą odpowiednich urządzeń, mieli możliwość powiadomienia o nim maszynisty lub innego pracownika zatrudnionego przy obsłudze tego pojazdu,

c) system otwierania i zamykania drzwi wejściowych zapewniał pasażerom bezpieczeństwo,

d) były zapewnione odpowiednio oznakowane wyjścia awaryjne.

4. Urządzenia i instalacje elektryczne stanowiące wyposażenie pojazdów kolejowych nie powinny obniżać poziomu bezpieczeństwa i zakłócać funkcjonowania urządzeń wchodzących w skład systemów sterowania ruchem pociągów w transeuropejskim systemie.

§17. W podsystemie strukturalnym o nazwie tabor, konstrukcja istotnych dla bezpieczeństwa i eksploatacji elementów wyposażenia pojazdów kolejowych, układów jezdnych, napędowych i hamowania oraz system kontroli i sterowania pojazdem kolejowym powinny, w dających się przewidzieć sytuacjach awaryjnych, umożliwiać jazdę pociągu bez ujemnych skutków dla pozostałych elementów wyposażenia tych pojazdów.

§18.1. Urządzenia i instalacje elektryczne wchodzące w skład podsystemu, o którym mowa w § 17, powinny być zgodne technicznie z urządzeniami wchodzącymi w skład podsystemu strukturalnego o nazwie sterowanie.

2. Charakterystyki urządzeń do odbioru prądu zamontowanych na pojazdach trakcyjnych powinny umożliwiać im jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną, stosowanych w transeuropejskim systemie.
 3. Charakterystyki pojazdów kolejowych powinny umożliwiać im jazdę na tych liniach kolejowych wchodzących w skład transeuropejskiego systemu, na których jest przewidziana eksploatacja tych pojazdów.
- §19. Urządzenia techniczne oraz procedury utrzymania stosowane w zakładach utrzymania taboru powinny zapewnić bezpieczne funkcjonowanie podsystemu o nazwie utrzymanie oraz nie powinny:
- 1) stanowić zagrożenia dla zdrowia oraz bezpieczeństwa personelu zakładów;
 - 2) przekraczać dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń lub natężeń innego rodzaju uciążliwości dla środowiska.
- §20. Urządzenia wchodzące w skład podsystemu funkcjonalnego o nazwie utrzymanie powinny zapewniać bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i wygodę ich użycia przez personel zakładów utrzymania taboru przy obsłudze wszystkich typów pociągów w transeuropejskim systemie, dla których zostały one przeznaczone.
- §21. Zasady eksploatacji sieci kolejowej oraz kwalifikacje posiadane przez maszynistów i pozostały personel pokładowy, a także przez pracowników zatrudnionych przy zarządzaniu ruchem kolejowym powinny, przy uwzględnieniu zróżnicowania warunków występujących ruchu krajowym oraz na granicach państw, zapewniać bezpieczeństwo ruchu kolejowego i efektywność funkcjonowania transeuropejskiego systemu.
- §22. Stosowane przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury zasady eksploatacji i utrzymania transeuropejskiego systemu, w tym systemy zapewnienia jakości w zakładach utrzymania taboru oraz na stanowiskach zarządzania ruchem kolejowym, a także posiadane kwalifikacje i szkolenia odbyte przez zatrudniony tam personel, powinny zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa funkcjonowania, niezawodność, dyspozycyjność i efektywność transeuropejskiego systemu.
- §23. Aplikacje telematyczne stosowane przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych powinny zapewnić jakość usług dotyczących przewozów pasażerskich i towarowych na minimalnym poziomie ustalonym dla transeuropejskiego systemu, a w szczególności:
- 1) Bazy danych, oprogramowanie komputerowe i protokoły komunikacyjne, wykorzystywane dla realizacji aplikacji telematycznych, powinny być tak

zaprojektowane aby zapewnić jak największe możliwości wymiany danych pomiędzy różnymi aplikacjami oraz różnymi operatorami systemów telematycznych;

- 2) Aplikacje telematyczne, o których mowa w ust.1, powinny zapewnić łatwy dostęp do informacji ich użytkownikom;
- 3) Sposób użycia, modyfikacji, zarządzania i utrzymania baz danych, oprogramowania komputerowego i protokoły komunikacyjne powinny zapewniać efektywność funkcjonowania i jakość systemów telematycznych na poziomie wymaganym w transeuropejskim systemie;
- 4) Eksploatacja systemów telematycznych powinna odbywać się przy zapewnieniu warunków dotyczących ergonomii i ochrony zdrowia użytkowników, określonych odrębnymi przepisami;
- 5) Gromadzenie i przesyłanie danych powinno być prowadzone z uwzględnieniem zróżnicowania zawartości i struktury danych dotyczących bezpieczeństwa funkcjonowania transeuropejskiego systemu.

Rozdział 4

Procedury oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności, deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu i deklaracja zgodności składnika interoperacyjności

§ 24. Procedury oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami określa dla podsystemu:

- 1) o nazwie sterowanie - decyzja Komisji nr 2004/447/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o którym mowa w zał. II pkt 1 a) dyrektywy 2001/16/WE (Dz. Urz. WE L 155 z 30/04/2004; Dz. Urz. WE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34. str. 811);
- 2) o nazwie tabor - hałas decyzja Komisji nr 2006/66/WE z 23 grudnia 2005 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu tabor kolejowy – hałas transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o którym mowa w zał. II pkt 1 a) dyrektywy 2001/16/WE (Dz. Urz. WE L 37 z 23.12.2005, str. 1);

3) o nazwie aplikacje telematyczne - Rozporządzenie Komisji nr 62/2006/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. L 13 z 18.01.2006, str. 1).

§ 25.1. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, dla potrzeb dokonania oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami, kompletuje dokumentację techniczną.

2. Zawartość dokumentacji, o której mowa w ust. 1, określa dla podsystemu:

1) o nazwie sterowanie - decyzja Komisji nr 2004/447/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o którym mowa w zał. II pkt 1 a) dyrektywy 2001/16/WE; Dz. Urz. WE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34.

2) o nazwie tabor - hałas - decyzja Komisji nr 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotycząca specyfikacji technicznej dla zapewnienia interoperacyjności podsystemu taboru transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o którym mowa w zał. II pkt 1 a) dyrektywy 2001/16/WE, (Dz. Urz. WE L 037 z 08.02.2006 str. 31);

3) o nazwie aplikacje telematyczne - rozporządzenie Komisji nr 62/2006/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu przewozy towarowe transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o którym mowa w zał. II pkt 1 a) dyrektywy 2001/16/WE; (Dz. Urz. WE L 13 z 18.01.2006 str. 1).

3. Dokumenty stanowiące dokumentację, o której mowa w ust. 1, powinny zawierać datę ich sporządzenia oraz czytelny podpis wykonawcy.

§26.1. Deklaracja zgodności składnika interoperacyjności powinna zawierać:

1) wskazanie dyrektywy, z którą składnik interoperacyjności jest zgodny;

2) firmę i adres podmiotu wystawiającego deklarację, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;

3) nazwę i typ lub rodzaj składnika interoperacyjności;

- 4) opis modułów zastosowanych przy dokonywaniu oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
 - 5) opis składnika interoperacyjności oraz warunki jego stosowania;
 - 6) wskazanie zastosowanych technicznych specyfikacji interoperacyjności;
 - 7) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej lub notyfikowanych jednostek certyfikujących, które uczestniczyły w procedurze oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
 - 8) wskazanie okresu, na jaki został wydany certyfikat zgodności składnika interoperacyjności, oraz warunków jego wydania, jeżeli wydany został na czas określony lub warunkowo;
 - 9) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;
 - 10) datę wystawienia deklaracji zgodności.
2. Deklaracja zgodności składnika interoperacyjności powinna być sporządzona w języku polskim oraz w języku wskazanym przez podmiot, który poddał składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami.

§27.1. Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu powinna zawierać:

- 1) wskazanie dyrektywy, z którą podsystem jest zgodny;
- 2) firmę i adres podmiotu wystawiającego deklarację, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;
- 3) ogólny opis podsystemu;
- 4) określenie dokumentacji związanej z przeprowadzoną weryfikacją zgodności podsystemu;
- 5) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać system, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;
- 6) firmę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej, która uczestniczyła w procedurze oceny zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami;

- 7) termin ważności deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu, jeżeli została wydana na czas określony;
 - 8) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji zgodności podsystemu lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;
 - 9) datę wystawienia deklaracji weryfikacji zgodności.
2. Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu powinna być sporządzona w języku polskim, a dla podsystemu strukturalnego o nazwie tabor - również w języku wskazanym przez podmiot, który poddał podsystem ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami.

Rozdział 5

Przepis końcowy

- §28. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Wykaz składników interoperacyjności

1. W podsystemie strukturalnym o nazwie:

1) sterowanie – wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności

a) pokładowe, w tym:

- pokładowa platforma bezpieczeństwa,
- pokładowy ERTMS/ETCS,
- rejestrator danych dotyczących bezpieczeństwa,
- odometria,
- zewnętrzny STM,
- pokładowy ERTMS/GSM-R.

b) przytorowe, w tym:

- centrum sterowania radiowego (RBC),
- urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
- eurobalisa
- europętla
- eurobalisa LEU,
- europętla LEU,
- przytorowa platforma bezpieczeństwa.

2) tabor - wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności, w zakresie dotyczącym wagonów towarowych:

- zderzaki,
- urządzenia ciąglowe,
- wzorce znakowania pojazdów,
- wózek i części biegowe,

- zestawy kołowe,
- koła,
- osie,
- zawór rozrządczy,
- przekaźnik z ciągłą regulacją ciśnienia dla zmiennego obciążenia załadowanego wagonu,
- urządzenie przeciwpoślizgowe,
- nastawiacz skoku cylindra hamulcowego,
- cylinder hamulcowy / siłownik,
- sprzęg hamulcowy,
- kurek hamulcowy,
- urządzenie odcinające do zaworu rozrządczego,
- okładzina hamulcowa,
- wstawki hamulcowe,
- przyspieszacz nagłego hamowania (opróżnienia przewodu głównego hamulca),
- zawór ważący i urządzenie przełączające dla stanu pustego/załadowanego.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie jest częściową realizacją zobowiązania ministra właściwego do spraw transportu do wydania przepisów wykonawczych na podstawie art.25t. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wprowadzonego ustawą z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 92, poz.883)

Rozporządzenie określa zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej wykaz składników interoperacyjności tych podsystemów strukturalnych, które zostały zaliczone przez Komisję Europejską do tzw. pierwszego priorytetu. Część Technicznych specyfikacji interoperacyjności odpowiadające podsystemom pierwszego priorytetu została już opublikowana, następne są przygotowywane do publikacji i zostaną opublikowane w przeciągu bieżącego roku. Prace Komisji nad kolejnymi podsystemami są przewidziane na kilka następnych lat.

Rozporządzenie ma stanowić częściowe uzupełnienie implementacji dyrektywy 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. Urz. WE L 110 z 20.04.2001) - w zakresie jaki jest możliwy przed opublikowaniem wszystkich technicznych specyfikacji interoperacyjności.

Wprowadzenie zasadniczych wymagań dla kolei konwencjonalnej do prawa krajowego ma znaczenie generalnie informacyjne dla podmiotów sektora kolejowego. Natomiast praktyczne wdrażanie interoperacyjności kolei konwencjonalnej będzie prowadzone na podstawie przepisów wskazanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i opublikowanych jako lista, o której mowa w art.25d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Lista ta będzie modyfikowana odpowiednio do publikacji przez Komisję Europejską kolejnych technicznych specyfikacji interoperacyjności. W odniesieniu do organów i instytucji państwowych zasadnicze wymagania już obecnie posiadają moc obowiązującą (z uwzględnieniem ich aktualnych kompetencji), gdyż są integralnym elementem dyrektywy 2001/16/WE skierowanej bezpośrednio do państw członkowskich Unii Europejskiej.

W rozdziale 1 rozporządzenia określono jego zakres przedmiotowy. Kolejne przepisy rozdziału 2 "Wykaz składników interoperacyjności podsystemów transeuropejskiego systemu" dotyczą składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej dla tych podsystemów strukturalnych, szczegółowy wykaz składników znajduje się w Załączniku I do Rozporządzenia.

Zawarte w rozdziale 3 rozporządzenia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu odpowiadają wymaganiom zawartym w dyrektywie 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy rozporządzenia dotyczą producentów, importerów, inwestorów dostarczających lub wytwarzających elementy transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, a także zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących ten system oraz notyfikowanych jednostek certyfikujących - w zakresie oceny zgodności podsystemów i elementów interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei z zasadniczymi wymaganiami.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji.

Przedmiotowe rozporządzenie uzgadniane było z następującymi podmiotami: spółkami Grupy PKP, Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, Centrum Naukowo Technicznym Kolejnictwa oraz Urzędem Transportu Kolejowego.

Wynikiem konsultacji było dodanie załącznika zawierającego wykaz składników interoperacyjności.

3. Wpływ regulacji na:

1) sektor finansów publicznych.

Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

2) rynek pracy:

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na rynek pracy.

3) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki:

Przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji kolei konwencjonalnej i jej elementów, gdyż zarządcy infrastruktury kolejowej będą musieli, działając z należytą starannością, uwzględniać perspektywę interoperacyjności linii kolei konwencjonalnej. Ponadto finansowanie inwestycji kolejowych z udziałem środków UE będzie uwarunkowane, zgodnie z zasadami ich przyznawania w UE, uprzednim sprawdzeniem wpływu inwestycji na interoperacyjność transeuropejskich systemów kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Z wymienionych względów rozporządzenie będzie stymulować podniesienie poziomu technicznego i sprawności funkcjonowania kolei konwencjonalnej, a poprzez to wpłynie pozytywnie na konkurencyjność zewnętrzną gospodarki.

4) sytuację i rozwój regionalny:

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

4. Korzyści społeczne:

Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości w tej postaci, że polskie koleje stopniowo zaczną funkcjonować w systemie kolei europejskich z pozytywnym skutkiem dla jakości oferty transportu kolejowego.