



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-25-13

**Druk nr 1407**  
Warszawa, 22 maja 2013 r.

Pani  
Ewa Kopacz  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z projektami aktów wykonawczych.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

*Z poważaniem*

(-) Donald Tusk

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o transporcie kolejowym<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się także do:

- 1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a–9 i 12, art. 13 ust. 1, art. 14a, art. 18 ust. 1, art. 23 ust. 3–5 oraz art. 23a–23j; przepisy rozdziału 10 stosuje się odpowiednio;
- 2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 4a, 5a–8 i 10, art. 23 ust. 3–5 oraz art. 23a–23j;
- 3) infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm i przewoźników kolejowych korzystających z tej infrastruktury kolejowej, z wyjątkiem rozdziałów 4a, 5b–8, art. 5 ust. 3–6, art. 9, art. 13 ust. 1, art. 23 ust. 3–5, art. 23a–23j oraz art. 59–64.”;

2) w art. 4:

a) po pkt 6e dodaje się pkt 6f w brzmieniu:

„6f) krajowy rejestr infrastruktury (RINF) – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

b) pkt 14–15 otrzymują brzmienie:

„14) typ budowli – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 57 z 02.03.2011, str. 21).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460 i 951.

- 14a) typ urządzenia – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
- 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia;”,
- c) uchyla się pkt 16 i 16a,
- d) pkt 34a otrzymuje brzmienie:  
„34a) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem w całości albo w części, na etapie projektowania lub budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”,
- e) pkt 35a otrzymuje brzmienie:  
„35a) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem w całości albo w części, na etapie projektowania lub budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”,
- f) pkt 35c otrzymuje brzmienie:  
„35c) deklaracja zgodności z typem – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury, użytkownika boczniczy albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy, urządzenie albo budowla są zgodne odpowiednio z typem pojazdu, urządzenia albo budowli, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;”,
- g) pkt 36a otrzymuje brzmienie:

„36a) dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia do użytkowania, kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;”;

3) w art. 13:

a) w ust. 1a:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pełnienie funkcji organu certyfikującego określonego w art. 3 ust. 2 lit. c rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011, str. 22, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 445/2011”;

– po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) przyznawanie, odmowa przyznania, cofanie, zawieszanie i zmiana zakresu uprawnień dla jednostki organizacyjnej do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, a także kontrola spełniania przez jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania tych czynności wymagań określonych w art. 22g ust. 2;”;

b) w ust. 2:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wydawanie, odmowa wydania i cofanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;”;

– po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru infrastruktury (RINF).”;

4) w art. 14 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, gdy nie został on dopuszczony do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20 lub art. 24

- ust. 5, a w przypadku wagonów towarowych – w przepisach rozporządzenia (UE) nr 445/2011.”;
- 5) w art. 16 w ust. 2 w pkt 1 w lit. b tiret pierwsze i drugie otrzymują brzmienie:
- „– budowli – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7.000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
  - urządzenia – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7.000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a;”;
- 6) w art. 19:
- a) w ust. 1:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
    - „1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń;”,
  - uchyla się pkt 5,
- b) w ust. 2:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
    - „1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych;”,
  - uchyla się pkt 5,
- c) w ust. 3:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
    - „1) wykaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;”,
  - uchyla się pkt 3;
- 7) po art. 22e dodaje się art. 22f i art. 22g w brzmieniu:
- „Art. 22f. 1. Warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń, mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 13 pkt 2, jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego ich egzemplarza.
2. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydaje się na czas nieokreślony, a w przypadku nowych typów lub konieczności wykonania prób eksploatacyjnych, na czas określony – przewidziany na przeprowadzenie tych prób.
3. Organem właściwym w sprawach wydania, odmowy wydania i cofania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu jest Prezes UTK.
4. Przed uzyskaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, typy urządzeń i typy budowli podlegają badaniom technicznym.
- ”

5. Badanie techniczne przeprowadza jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9.

6. Po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym badań technicznych, jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9, wydaje certyfikat zgodności typu.

7. Kolejne urządzenia albo budowle, zgodne z typem, dla którego Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, uznaje się za dopuszczone do eksploatacji, jeżeli:

- 1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel przeprowadził procedurę oceny zgodności z typem, a następnie wystawił deklarację zgodności z typem albo
- 2) podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik boczny albo przewoźnik kolejowy wystawił deklarację zgodności z typem dla urządzeń albo budowli, które zamierza wprowadzić do eksploatacji, po uprzednim przeprowadzeniu przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9, badań technicznych niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem, zakończonych wydaniem certyfikatu zgodności z typem.

8. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu w przypadku stwierdzenia, że typ urządzenia albo typ budowli zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy.

9. W decyzji, o której mowa w ust. 8, Prezes UTK, w zależności od przyczyny będącej podstawą stwierdzonego zagrożenia, nakazuje:

- 1) producentowi albo jego upoważnionemu przedstawicielowi odkupienie, we wskazanym terminie, odpowiednio urządzeń albo budowli zgodnych z dopuszczonym typem na żądanie podmiotów, które faktycznie nimi władają lub
- 2) powiadomienie przez podmiot, który uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu odpowiednio podmiotów władających urządzeniami albo budowlami, zgodnymi z dopuszczonym typem, o stwierdzonych zagrożeniach, określając termin i sposób ich powiadomienia.

10. W odniesieniu do sieci kolejowych warunki, o których mowa w ust. 1 i 7, dotyczą typów urządzeń i typów budowli przeznaczonych do eksploatacji w zakresie określonym w art. 25a ust. 1, w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2-4, a także w przypadku przyznania przez Prezesa UTK odstępstw, o których mowa w art. 25f ust. 5 pkt 1 i ust. 6 pkt 1.

11. Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu nie jest wymagane dla typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w ust. 1, ujętych w TSI jako składniki interoperacyjności i objętych deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

12. Przepisy ust. 1–11 stosuje się do typów pojazdów kolejowych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 13 pkt 2, przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie:

- 1) na bocznicach kolejowych;
- 2) na infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm;
- 3) w metrze;
- 4) na sieci kolejowej, o której mowa w art. 25a ust. 1 pkt 1.

13. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb wydawania, odmowy wydania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 2) wykaz rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 3) zakres badań technicznych koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem;
- 4) szczegółowe warunki i tryb wydawania certyfikatów zgodności typu, certyfikatów zgodności z typem oraz deklaracji zgodności z typem;
- 5) procedurę oceny zgodności z typem;
- 6) wzór:
  - a) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu,
  - b) certyfikatu zgodności typu,
  - c) certyfikatu zgodności z typem,
  - d) deklaracji zgodności z typem.

14. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 13, uwzględnia się:

- 1) zapewnienie sprawności stosowania procedury wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 2) konieczność ujęcia w wykazie, o którym mowa w ust. 13 pkt 2, urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, budowli stanowiących elementy

- nawierzchni kolejowej, pojazdów kolejowych z napędem, wagonów i kolejowych pojazdów specjalnych;
- 3) konieczność przeprowadzenia wszystkich niezbędnych badań umożliwiających stwierdzenie spełniania wymagań określonych we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych;
  - 4) wymagania i procedury w zakresie dopuszczania do eksploatacji elementów systemu kolei zawarte w przepisach Unii Europejskiej dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
  - 5) moduły procedury oceny zgodności opisane w przepisach Unii Europejskiej ustanawiających wspólne ramy wprowadzania produktów do obrotu;
  - 6) konieczność ujednolicenia wydawanych dokumentów.

Art. 22g. 1. Prowadzenie działalności polegającej na wykonywaniu badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawaniu certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, wymaga uzyskania zgody Prezesa UTK.

2. Zgoda na prowadzenie działalności, o której mowa w ust. 1, może być udzielona jednostce organizacyjnej, która spełnia następujące wymagania:

- 1) dysponuje personelem posiadającym wiedzę techniczną w zakresie odpowiednio typów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;
- 2) jest niezależna i bezstronna w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z procesem produkcji odpowiednio typów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;
- 3) dysponuje sprzętem niezbędnym do przeprowadzenia badań technicznych i certyfikacji;
- 4) uzyskała certyfikat akredytacji na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367 oraz z 2012 r. poz. 1529) w zakresie odpowiadającym prowadzonej działalności.

3. Prezes UTK, w drodze decyzji, udziela zgody na wykonywanie przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, jeżeli jednostka ta spełnia wymagania określone w ust. 2. Decyzja wskazuje rodzaje urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych, które jednostka organizacyjna może badać i certyfikować.



4. Prezes UTK, w drodze decyzji, odmawia udzielenia zgody na wykonywanie przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, jeżeli jednostka ta nie spełnia wymagań określonych w ust. 2.

5. W przypadku stwierdzenia naruszeń wymagań określonych w ust. 2, Prezes UTK, w drodze decyzji, zawiesza uprawnienie do wykonywania przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, wyznaczając termin usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia.

6. Jednostka organizacyjna uprawniona do wykonywania działalności, o której mowa w ust. 1, może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o rozszerzenie zakresu uprawnień określonych w decyzji, o której mowa w ust. 3. Prezes UTK, w drodze decyzji, rozszerza zakres uprawnień tej jednostki organizacyjnej po stwierdzeniu spełniania wymagań, o których mowa w ust. 2, w zakresie niezbędnym do przeprowadzania badań i certyfikacji rodzajów urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych objętych wnioskiem.

7. Prezes UTK, w drodze decyzji, ogranicza zakres uprawnień przyznanych jednostce organizacyjnej w decyzji, o której mowa w ust. 3 albo 6, w razie zaprzestania spełniania wymagań określonych w ust. 2, w zakresie niezbędnym do badania i certyfikacji określonych rodzajów urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych.

8. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa uprawnienie do wykonywania przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, w przypadku:

- 1) bezskutecznego upływu terminu na usunięcie naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia uprawnień tej jednostki;
- 2) stwierdzenia wydawania certyfikatów zgodności typu lub certyfikatów zgodności z typem bez uprzedniego przeprowadzenia wszystkich badań technicznych wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 22f ust. 13 pkt 3;
- 3) ukończenia wobec jednostki organizacyjnej postępowania likwidacyjnego albo upadłościowego obejmującego likwidację majątku upadłego;
- 4) złożenia przez jednostkę organizacyjną pisemnej informacji o zaprzestaniu wykonywania tej działalności.

9. Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wykaz jednostek organizacyjnych uprawnionych do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz

wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem wraz ze wskazaniem zakresu ich uprawnień.”;

8) w art. 23 uchyla się ust. 1, 2 i 6–8;

9) w art. 23a w ust. 1 w pkt 3 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) gdy na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) żaden nowy podmiot nie potwierdził przyjęcia tej funkcji;”;

10) w art. 23b:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1c w brzmieniu:

„1a. Pojazdy kolejowe niezgodne z TSI podlegają weryfikacji obejmującej badania:

1) zgodności z krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t,

2) zgodności z siecią kolejową, w szczególności w zakresie zgodności charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,

3) parametrów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 – przeprowadzane przez podmioty uprawnione do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8.

1b. Po zakończeniu z wynikiem pozytywnym badań, o których mowa w ust. 1a, podmiot uprawniony wydaje certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

1c. Na podstawie certyfikatu weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot, który wystąpił o przeprowadzenie weryfikacji, wydaje deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.”,

b) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, są rozpatrywane nie później niż w terminie dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentami określonymi odpowiednio w art. 23e ust. 1 albo 2.”;

11) w art. 23e w ust. 2 dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;

4) deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.”;

12) w art. 23g ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, występuje dysponent albo producent pojazdu kolejowego, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo podmiot uprawniony, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8, w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.”;

13) w art. 23j ust. 4–6 otrzymują brzmienie:

„4. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz podmioty zajmujące się utrzymaniem wagonów towarowych, wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w art. 4 ust. 1 lit. b–d rozporządzenia (UE) nr 445/2011, podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonym w art. 4–8 tego rozporządzenia.

5. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje certyfikaty, odmawia ich wydania, ogranicza zakres stosowania, zmienia, zawiesza, cofa oraz przedłuża ważność certyfikatów, jeżeli zachodzą przesłanki określone w art. 7 rozporządzenia (UE) nr 445/2011.

6. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom, o których mowa w ust. 4, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011.”;

14) w art. 24 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się do wagonów towarowych, dla których podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych wydał zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji, określone w art. 3 ust. 2 lit. f i g rozporządzenia (UE) nr 445/2011.”;

15) w art. 25a:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przepisów niniejszego rozdziału oraz art. 23 ust. 3–5 i art. 23a–23j nie stosuje się do:”;

b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) strukturalne:

- a) infrastruktura,
- b) energia,
- c) sterowanie – urządzenia przytorowe,
- d) sterowanie – urządzenia pokładowe,
- e) tabor;”

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 2, określają TSI.”;

16) art. 25b otrzymuje brzmienie:

„Art. 25b. 1. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 11–13 i 16, art. 14–18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4–7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 38–40, art. 40b–40f, art. 40h, art. 40i, art. 41, art. 41b, art. 41c oraz art. 43a–44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.

2. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 11–13 i 16, art. 12, art. 13a–18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4–7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 37–40m oraz art. 43a–45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.”;

17) w art. 25ca ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający dołącza dokumentację związaną z oceną zgodności do deklaracji

weryfikacji WE podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które o to wystąpi.”;

18) w art. 25cb:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do wybranej przez siebie notyfikowanej jednostki certyfikującej z wnioskiem o dokonanie na podstawie TSI weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający są obowiązani przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli przewiduje to odpowiednia TSI lub na żądanie producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca dzieli podsystem na określone części lub sprawdza jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach.”,

c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a–5c w brzmieniu:

„5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli ocena zgodności podsystemu jest pozytywna, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu odpowiednio dla określonej części podsystemu lub dla określonego etapu.

5b. Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu podmiot, o którym mowa w ust. 5, na rzecz którego wystawiono ten certyfikat, wystawia pośrednią deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.

5c. Dokumenty, o których mowa w ust. 5a i 5b, zawierają odniesienie do właściwych TSI, których dotyczyła ocena zgodności.”,

d) w ust. 6:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu, o ile uprzednio zostały wydane;”,

– uchyla się pkt 2,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1, uwzględniają wymagania TSI;”,

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) czy budowle i urządzenia, ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13 pkt 2, wchodzące w skład podsystemu, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy;”,

– dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

„7) wszystkie elementy podsystemu nieobjęte pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu;

8) wyniki końcowych prób podsystemu.”,

e) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Po dokonaniu pozytywnej weryfikacji WE podsystemu na etapie projektu, budowy i końcowych prób podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu.”,

f) po ust. 7 dodaje się ust. 7a i 7b w brzmieniu:

„7a. Jeżeli notyfikowana jednostka certyfikująca nie sprawdziła w całości albo w części zgodności ze wszystkimi TSI, które mają zastosowanie dla danego podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu zawiera dokładne odniesienie do TSI albo ich części, z którymi zgodność nie została sprawdzona.

7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.”,

g) uchyla się ust. 9;

19) w art. 25d:

a) w ust. 1 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) sieci kolejowych albo ich części nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI,  
lub

3) typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w art. 22f ust. 1, nieujętych  
we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności, lub”;

b) uchyla się ust. 6;

20) w art. 25e:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi mogą eksploatować wyłącznie  
podsystemy strukturalne, na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie  
do eksploatacji.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Podsystem strukturalny może być dopuszczony do eksploatacji  
w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:

1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze  
wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz jest zapewniona  
jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi;

2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie  
zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem;

3) urządzenia i budowle, ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13  
pkt 2, które wchodzi w jego skład, zostały dopuszczone do eksploatacji  
zgodnie z przepisami ustawy.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się:

1) deklarację weryfikacji WE podsystemu;

2) certyfikat weryfikacji WE podsystemu;

3) dokumentację przebiegu weryfikacji WE podsystemu;

4) kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń  
lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13 pkt 2,  
wchodzących w skład podsystemu.”;

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2–4 oraz art. 25f ust. 5 pkt 1 i ust. 6 pkt 1, gdy w skład podsystemu nie wchodzi składniki interoperacyjności objęte deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, przepisów ust. 1a pkt 2 i ust. 3 pkt 1–3 nie stosuje się.”,

e) w ust. 5:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej we właściwej TSI;”,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) jako część procedury prowadzącej do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla urządzeń albo budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13 pkt 2, które wchodzi w skład podsystemu;”;

21) art. 25f otrzymuje brzmienie:

„Art. 25f. 1. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI w przypadku:

1) publikacji nowych TSI w czasie:

a) projektowania lub budowy nowego podsystemu albo

b) modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu albo jego części

– będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem zobowiązań umownych;

2) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu;

3) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;



- 4) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI;
- 5) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tej, która jest stosowana na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się dokumentację w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej zawierającą:

- 1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów realizacji przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei;
- 2) odniesienie do TSI, których dotyczy wnioski o przyznanie odstępstwa;
- 3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę, wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;
- 4) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;
- 5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące na konieczność udzielenia odstępstwa;
- 6) inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa.

3. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje o planowanym odstępstwie wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2, w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej, a także opis środków, jakie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.

4. Po przekazaniu informacji, o której mowa w ust. 3, Prezes UTK zawiesza postępowanie w sprawie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI do czasu wydania opinii przez Komisję Europejską.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:

- 1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI po uprzednim uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji Europejskiej, albo

2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności, wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 5, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:

- 1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska:
  - a) wydała pozytywną opinię, nie później niż w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
  - b) nie wydała opinii w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
- 2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI:
  - a) po uzyskaniu negatywnej opinii Komisji Europejskiej, wydanej nie później niż w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
  - b) jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 2, 3, albo 5.

7. Niezależnie od złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej, w terminie roku od dnia wejścia w życie każdej TSI, wykaz projektów prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.”;

22) art. 25g otrzymuje brzmienie:

„Art. 25g. 1. Prezes UTK prowadzi krajowy rejestr infrastruktury (RINF) w postaci elektronicznej, zgodnie z przepisami wydanymi przez Komisję Europejską dotyczącymi wspólnej specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej.

2. W krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) gromadzi się dane umożliwiające identyfikację bocznic kolejowych oraz określonych części infrastruktury kolejowej wraz ze wskazaniem charakterystyki i parametrów technicznych podsystemów strukturalnych, z których te części się składają.

3. Zarządcy i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do przekazywania Prezesowi UTK danych dotyczących zarządzanej przez nich infrastruktury kolejowej oraz bocznic kolejowych, które podlegają publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi UTK przez zarządców i użytkowników bocznic kolejowych danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF);
- 2) sposób prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury (RINF), w tym:
  - a) sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z krajowego rejestru infrastruktury (RINF),
  - b) częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF);
- 3) wzór krajowego rejestru infrastruktury (RINF), szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.

5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:

- 1) przepisy Unii Europejskiej dotyczące krajowych rejestrów infrastruktury;
  - 2) potrzebę zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami prowadzonymi przez zarządców w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej;
  - 3) parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych ujęte w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).”;
- 23) w art. 25s ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Notyfikowane jednostki certyfikujące są obowiązane do publikowania na swoich stronach internetowych, corocznie, w terminie do końca pierwszego kwartału:
- 1) wykazu wniosków o dokonanie:
    - a) weryfikacji WE podsystemu oraz o dokonanie pośredniej weryfikacji WE podsystemu,
    - b) oceny WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
  - 2) informacji o wydanych:
    - a) certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,
    - b) pośrednich certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,
    - c) certyfikatach WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i przypadkach odmowy ich wydania.”;

24) art. 25ta otrzymuje brzmienie:

„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
- 4) treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;
- 5) procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- 6) treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 7) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- 8) wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:

- 1) obowiązujące TSI;
- 2) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pojazdów kolejowych w systemie kolei;
- 3) konieczność zapewnienia notyfikowanej jednostce certyfikującej wszelkich informacji, które są niezbędne do właściwego przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemu;
- 4) konieczność załączenia do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dokumentów zawierających charakterystykę techniczną podsystemu oraz certyfikatów i deklaracji wytworzonych w toku procedury weryfikacji WE podsystemu;
- 5) konieczność załączenia do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu dokumentów zawierających charakterystykę techniczną całości albo części podsystemu na etapie projektowania lub budowy podsystemu;
- 6) konieczność przeprowadzenia procedur weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI w oparciu o moduły oceny zgodności;

- 7) konieczność wskazania w deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności modułów zastosowanych przy ocenie zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 8) konieczność przeprowadzenia badań parametrów odnoszących się do konstrukcji pojazdu kolejowego, jego współdziałania z torem kolejowym, a także urządzeń, systemów, układów i interfejsów niezbędnych dla zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa;
- 9) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.”.

**Art. 2.** Do postępowań w sprawie wydania, przedłużenia ważności, zmiany lub cofnięcia świadectwa bezpieczeństwa, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 3.** 1. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do wykonywania przewozów kolejowych zgodnie z warunkami określonymi w tych dokumentach.

2. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność i uprawniają do prowadzenia ruchu kolejowego zgodnie z warunkami określonymi w tych dokumentach.

3. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony może zostać wydane na dotychczasowych zasadach na urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdy kolejowe, na które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony.

4. Do postępowań dotyczących wydania oraz cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 4.** Jednostki, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zostały upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 7 pkt 1 lit. b

ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, mogą wykonywać badania w zakresie określonym w tych przepisach, a także wydawać certyfikaty zgodności typu i certyfikaty zgodności z typem dla typów urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, do badania których są upoważnione, nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2015 r.

**Art. 5.** Do postępowań w sprawie przyznania odstępstwa od stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności, o których mowa w art. 25f ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 6.** 1. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, deklaracje weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracje zgodności z typem, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność i uprawniają do ubiegania się o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

3. Do postępowań dotyczących zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 7.** Zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekażą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane rejestrowe ujęte w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) dotyczące infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych dopuszczonych do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w zakresie:

- 1) infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład korytarzy towarowych nr 5 i 8 określonych w załączniku do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22), w przypadku utworzenia tych korytarzy:
  - a) przed dniem 16 grudnia 2014 r. – w terminie do dnia 16 marca 2015 r.,
  - b) po dniu 15 grudnia 2014 r. – w terminie trzech miesięcy od dnia utworzenia danego korytarza;
- 2) infrastruktury kolejowej innej niż określona w pkt 1, dopuszczonej do eksploatacji:

- a) przed dniem 19 lipca 2008 r. – w terminie do dnia 16 marca 2017 r.,
  - b) po dniu 18 lipca 2008 r. i przed dniem 16 marca 2012 r. – w terminie do dnia 16 marca 2015 r.,
  - c) po dniu 15 marca 2012 r. – w terminie sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 3) bocznic kolejowych – w terminie do dnia 16 marca 2019 r.

**Art. 8.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 9.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Celem nowelizacji jest dostosowanie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, do przepisów prawa Unii Europejskiej w odniesieniu do następujących zagadnień:

- 1) dopuszczanie do eksploatacji wyrobów oraz określonych części systemu kolei w celu osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei w UE;
- 2) prowadzenie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej;
- 3) certyfikowanie podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych.

W powyższym zakresie projekt ustawy zapewnia transpozycję dyrektywy Komisji Europejskiej 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 57 z 2.3.2011, str. 21), zwanej dalej „dyrektywą 2011/18/UE”. Przepisy ustawy mają ponadto na celu dostosowanie prawa krajowego w zakresie umożliwiającym wykonanie decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1), zwanej dalej „decyzją 2011/633/UE”, oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011, str. 22), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 445/2011”.

### 2. Transpozycja dyrektywy 2011/18/UE

Dyrektywa 2011/18/UE wprowadza zmiany w zakresie klasyfikacji podsystemów strukturalnych systemu kolei dokonując podziału podsystemu „Sterowanie” na dwie części – przytorową i pokładową (projektowany art. 25a ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej). Zmiana jest spowodowana faktem, iż podsystem „Sterowanie” składa się z urządzeń przytorowych i pokładowych, które współpracują ze sobą, jednakże fizycznie są instalowane na różnych podsystemach: „Tabor” i „Infrastruktura” zatem należy je uznać za dwa oddzielne podsystemy.

Zmiany przewidziane w dyrektywie obejmują także:



- 1) Zmianę procedur weryfikacji elementów podsystemów strukturalnych nieobjętych obowiązkiem stosowania wymagań interoperacyjności lub podsystemów, w skład których wchodzi typy urządzeń lub typy budowli, nieujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności. Dla których badania są przeprowadzane przez jednostki upoważnione i w przypadku których zastosowanie mają przepisy krajowe. Odpowiednie przepisy w tym zakresie zawarte są w projektowanym art. 22f;
- 2) Określenie przesłanek przeprowadzania pośredniej weryfikacji WE podsystemu oraz wydawania dokumentów jej towarzyszących: pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu oraz pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu. Zmiany oraz dodanie nowych jednostek w art. 25cb mają na celu doprecyzowanie procedury pośredniej weryfikacji WE podsystemu. Przepisy te określają: okoliczności, kiedy i na jakich etapach może być przeprowadzona pośrednia weryfikacja WE podsystemu, podmioty, które mogą wnioskować o przeprowadzenie takiej weryfikacji oraz dokumenty, które są wydawane po jej zakończeniu, zarówno przez jednostkę notyfikowaną, jak i przez wnioskodawcę.

W projekcie ustawy (art. 22g) przewidziano zmianę sposobu wyboru podmiotów, które przeprowadzają badania techniczne niezbędne do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji określonych typów urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych. W dotychczasowym stanie prawnym podmioty te były wskazywane bezpośrednio w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Mając na uwadze różnorodność form prawnych, w jakich działają podmioty uprawnione do przeprowadzania tych badań (instytuty badawcze, spółki prawa handlowego, szkoły wyższe), jak również różnice w zakresie ich potencjału organizacyjnego i technicznego, projektodawca zaproponował określenie ustawowych wymagań, jakie powinny zostać spełnione, a następnie zweryfikowane, przez centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach kolejnictwa w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu wykonywanych badań.

W odniesieniu do wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu dla typów pojazdów kolejowych, należy wskazać, iż dopuszczenie w tym trybie może nastąpić jedynie dla pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych i liniach kolejowych, które ze względów funkcjonalnych są wyodrębnione z systemu kolei. W pozostałym

zakresie pojazdy kolejowe wprowadzane do eksploatacji powinny uzyskać zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdu kolejowego zgodnego z TSI albo niezgodnego z TSI, w jednym z trybów przewidzianych w art. 23b–23g ustawy o transporcie kolejowym.

Podmioty wyznaczone w trybie dodawanego art. 22g wraz z podmiotami wyznaczonymi do badania pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, które zostały określone w przepisach wydanych na podstawie projektowanego art. 25ta ust. 1 pkt 8, będą łącznie tworzyć grupę określaną w prawie Unii Europejskiej jako tzw. podmioty wyznaczone, wskazane do przeprowadzania badań i certyfikacji niezbędnych do dopuszczania do eksploatacji pojazdów, urządzeń i budowli, w przypadkach gdy nie stosuje się technicznych specyfikacji interoperacyjności.

Zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej w przypadku dopuszczenia do eksploatacji w oparciu o wymagania krajowe podmiot wyznaczony przez państwa członkowskie (zob. uzasadnienie do art. 22g) stosuje procedurę zbliżoną do procedury weryfikacji WE, sporządzając certyfikat oraz opracowując dokumentację techniczną. Wnioskodawca natomiast sporządza deklarację zgodności z wymaganiami obowiązującymi w danym państwie członkowskim.<sup>1</sup> Mając powyższe na uwadze, jak również uwzględniając dotychczasowe rozwiązania obowiązujące w Polsce polegające na przeprowadzaniu badań technicznych w odniesieniu do typów urządzeń i typów budowli, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w art. 22f ustawy zmienianej zaproponowano, aby dopuszczanie do eksploatacji typów urządzeń i typów budowli (w ograniczonym zakresie także typów pojazdów kolejowych) stosowanych w kolejnictwie, dla których nie stosuje się wymagań określonych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, następowało w sposób zbliżony do dopuszczania do eksploatacji składników interoperacyjności.

## 2. Zapewnienie wykonania rozporządzenia (UE) nr 445/2011

---

<sup>1</sup> Pkt 4.2.2 Zalecenie Komisji 2011/217/UE z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz. Urz. UE L 95 z 08.04.2011, str. 1–29), s. 10.

Zmiany w zakresie zasad certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych polegają na doprecyzowaniu zadań Prezesa UTK w odniesieniu do certyfikowania podmiotów zajmujących się utrzymaniem wagonów towarowych, które wykonują w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określonych w rozporządzeniu (UE) nr 445/2011. Podmioty te – stosownie do postanowień rozporządzenia (UE) nr 445/2011 – podlegają certyfikacji dobrowolnej. Dotychczasowe brzmienie art. 23j ust. 4 wskazywało, że Prezes UTK jest właściwy jedynie w sprawach certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych (ECM), które są obowiązane do uzyskania odpowiedniego certyfikatu.

W celu wyeliminowania problemu dotyczącego dublowania wydawania dokumentów potwierdzających sprawność techniczną wagonów towarowych wynikającego z braku spójności pomiędzy aktualnym brzmieniem art. 24 ustawy zmienianej a przepisami rozporządzenia (UE) nr 445/2011, wprowadzono zmiany w tym artykule polegające na zwolnieniu z obowiązku wydawania świadectw sprawności technicznej dla wagonów towarowych objętych systemem utrzymania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), dla których podmiot ten wydał dokument (zapewnienie) dopuszczenia do eksploatacji, a w przypadku uprzedniego wycofania z eksploatacji – przywrócenia do eksploatacji, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011. Zasada ta będzie miała zastosowanie do wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) certyfikowanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011, w tym również do tych, które uzyskały wymagany certyfikat w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej i wykonują funkcje utrzymania dla wagonów towarowych zarejestrowanych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) w Polsce.

Mając na uwadze, iż przepisy § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 9, poz. 63), określają obowiązek posiadania przez obsługę pociągu świadectwa sprawności technicznej, w celu m.in. umożliwienia przeprowadzenia czynności kontrolnych przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, przywołane rozporządzenie zostanie zastąpione nowym rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 25 ust. 1 nowelizowanej ustawy.

Konsekwencją projektowanych zmian będzie również konieczność wydania nowego rozporządzenia zastępującego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37, poz. 330, z późn. zm.).

#### Omówienie szczegółowych rozwiązań przyjętych w projekcie ustawy

Art. 1 pkt 1 – zmiana o charakterze redakcyjnym w związku z uchyleniem art. 23 ust. 1 ustawy zmienianej (art. 1 pkt 7 ustawy zmieniającej). Dopuszczanie do eksploatacji urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, w tym również na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze będzie realizowane na warunkach i w trybie przewidzianych w art. 22f ustawy zmienianej.

Art. 1 pkt 2 lit. a – definicja krajowego rejestru infrastruktury kolejowej poprzez wskazanie, iż rejestr obejmuje dane dotyczące infrastruktury kolejowej oraz bocznic kolejowych. Bocznic kolejowe w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym nie wchodzi w skład infrastruktury kolejowej (zob. definicje tych określeń w art. 4 pkt 1 i 10 ustawy zmienianej), natomiast wymóg ich uwzględniania w krajowych rejestrach infrastruktury kolejowej wynika z art. 5 decyzji 2011/633/UE.

Art. 1 pkt 2 lit. b i c – zmiany o charakterze redakcyjnym i doprecyzowującym. W zakresie definicji określonej w art. 4 pkt 14 określenie „typ budowli przeznaczony do prowadzenia ruchu kolejowego” zastąpiono określeniem „typu budowli”, bowiem ilekroć ustawa posługuje się określeniem „typ budowli” należy przez to rozumieć typ budowli przeznaczony do prowadzenia ruchu kolejowego, stąd nie ma potrzeby rozbudowywania definiendum w tej definicji. Analogicznej zmiany dokonano w odniesieniu do typu urządzeń w art. 4 pkt 14a ustawy zmienianej. Należy przy tym wskazać, że określenie „przeznaczony do prowadzenia ruchu kolejowego” należy rozumieć szeroko, z uwzględnieniem określonych budowli stanowiących elementy nawierzchni kolejowej, urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, łączności i elektroenergetyki trakcyjnej, mając na względzie wpływ danego urządzenia lub budowli na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Art. 1 pkt 2 lit. d – dostosowanie definicji pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu do zmian wprowadzonych dyrektywą 2011/18/UE (zmieniany załącznik III

pkt 2.2.1) w zakresie odnoszącym się do możliwości wydawania takiego certyfikatu dla określonych części podsystemu.

Art. 1 pkt 2 lit. e – dostosowanie definicji pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu do zmian wprowadzonych dyrektywą 2011/18/UE (zmieniany załącznik III pkt 2.2.1) w zakresie odnoszącym się do możliwości wydawania takiej deklaracji dla określonych części podsystemu.

Art. 1 pkt 2 lit. f – zmiana definicji deklaracji zgodności z typem wynika z konieczności dostosowania jej do zmian wprowadzanych dyrektywą 2011/18/UE (zmieniany załącznik II pkt 2) w zakresie odnoszącym się do deklaracji weryfikacji podsystemów w przypadku przepisów krajowych. Ponadto zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej w przypadku dopuszczenia do eksploatacji w oparciu o wymagania krajowe podmiot wyznaczony przez państwa członkowskie (zob. uzasadnienie do art. 22g) stosuje procedurę zbliżoną do procedury weryfikacji WE, sporządzając certyfikat oraz opracowując dokumentację techniczną. Wnioskodawca natomiast sporządza deklarację zgodności z wymaganiami obowiązującymi w danym państwie członkowskim. Mając powyższe na uwadze, jak również uwzględniając dotychczasowe rozwiązania obowiązujące w Polsce polegające na przeprowadzaniu badań technicznych w odniesieniu do typów urządzeń i typów budowli, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, zaproponowano w art. 22f nowelizowanej ustawy, aby dopuszczanie do eksploatacji typów urządzeń i typów budowli (w ograniczonym zakresie także typów pojazdów kolejowych) stosowanych w kolejnictwie, dla których nie stosuje się wymagań określonych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, następowało w sposób zbliżony do dopuszczania do eksploatacji składników interoperacyjności. Należy również zwrócić uwagę na fakt, iż w katalogu podmiotów mogących taką deklarację wystawić występuje użytkownik bocznic. Wynika to z faktu, iż przepisy te będą miały również zastosowanie do bocznic kolejowych, których nie obejmuje swoimi regulacjami prawo Unii Europejskiej, a jedynie prawo krajowe.

Art. 1 pkt 2 lit. g – zmiana definicji dopuszczenia do eksploatacji typu polega na jej uproszczeniu poprzez skrócenie nazw „budowla przeznaczona do prowadzenia ruchu kolejowego” oraz „urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego” na „budowlę” i „urządzenie”. Zmiana ta wynika z konieczności ujednoczenia nazewnictwa

w tym zakresie stosowanego w ustawie oraz w innych aktach prawnych dotyczących dopuszczania do eksploatacji.

Art. 1 pkt 3 lit. a – zmiana przepisu w art. 13 ust. 1a pkt 3 wynika z konieczności dostosowania przepisów ustawy do rozporządzenia (UE) nr 445/2011. Zmiana ta reguluje zadania Prezesa UTK w zakresie certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, dodając możliwość certyfikacji fakultatywnej. Ponadto dodanie przepisu w art. 13 ust. 3 pkt 3a jest spowodowane dodaniem procedury przyznawania, odmawiania przyznania, cofania, zawieszania i zmiany zakresu uprawnień jednostkom organizacyjnym do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, a także kontroli spełniania przez jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania tych czynności wymagań określonych w art. 22g ust. 2. Zadania w tym zakresie zostały nadane Prezesowi UTK jako krajowej władzy bezpieczeństwa.

Art. 1 pkt 3 lit. b – zmiana brzmienia w art. 13 ust. 2 pkt 3 spowodowana jest koniecznością doprecyzowania procedury dopuszczania do eksploatacji budowli i urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których uzyskuje się świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu. Procedura ta została uzupełniona o odmowę wydania i cofanie świadectw oraz prowadzenie ich rejestru. Wobec tego zostały dodane odpowiednie zadania Prezesowi UTK w tym zakresie. Natomiast nowo projektowany przepis art. 13 ust. 2 pkt 7a wynika z dostosowania do decyzji 2011/633/UE i dodaje on zadanie Prezesowi UTK pełniącemu funkcję krajowej władzy bezpieczeństwa w zakresie prowadzenia i aktualizacji krajowego rejestru infrastruktury.

Art. 1 pkt 4 – zmiana przepisu w art. 14 ust. 2 pkt 2 rozszerza kompetencje Prezesa UTK dotyczące wyłączania z eksploatacji pojazdów kolejowych oraz ograniczania ich eksploatacji, gdy nie zostały one dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub w przypadku wagonów towarowych, gdy nie spełniają wymagań określonych w przepisach rozporządzenia (UE) nr 445/2011. Rozszerzenie kompetencji Prezesa w tym zakresie pozwala na zwiększenie kontroli nad eksploatacją pojazdów kolejowych.

Art. 1 pkt 5 – zmiana o charakterze redakcyjnym w związku z koniecznością dostosowania brzmienia art. 16 do zmian definicji zawartych w art. 4 pkt 14 i 15 (zob. uzasadnienie do art. 1 pkt 2 lit. b i c).

Art. 1 pkt 6 lit. a – zmiany przepisów wprowadzone w art. 19 ust. 1 wynikają z konieczności ujednoczenia nazewnictwa i doprecyzowania zakresu dokumentów dopuszczających do eksploatacji urządzenia, budowle oraz pojazdy kolejowe, wydawanych przez Prezesa UTK dla zarządców zwolnionych z obowiązku autoryzacji bezpieczeństwa.

Art. 1 pkt 6 lit. b – zmiany przepisów wprowadzone w art. 19 ust. 2 wynikają z konieczności ujednoczenia nazewnictwa i doprecyzowania zakresu dokumentów dopuszczających do eksploatacji pojazdy kolejowe, wydawanych przez Prezesa UTK dla przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

Art. 1 pkt 6 lit. c – zmiany przepisów wprowadzone w art. 19 ust. 3 wynikają z konieczności ujednoczenia nazewnictwa i doprecyzowania zakresu dokumentów dopuszczających do eksploatacji urządzenia, budowle oraz pojazdy kolejowe, wydawanych przez Prezesa UTK dla użytkowników bocznic kolejowych.

Art. 1 pkt 7 – nowe przepisy dodane w art. 22f upraszczają i precyzują procedury dopuszczania do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia typu:

- 1) na sieci kolejowej lub jej części nieobjętej obowiązkiem stosowania TSI;
- 2) wchodzących w skład podsystemu strukturalnego, nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności;
- 3) objętych odstępstwami od stosowania wymagań zawartych w TSI;
- 4) ujętych we właściwych TSI jako przypadki szczególne lub punkty otwarte;
- 5) na bocznicach kolejowych;
- 6) na infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm;
- 7) w metrze;
- 8) na sieci kolejowej, która jest funkcjonalnie wyodrębniona z systemu kolei i przeznaczona tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz

miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

Przepisy te stosuje się również w przypadku dopuszczania do eksploatacji typów pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie:

- 1) na bocznicach kolejowych;
- 2) na infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm;
- 3) w metrze;
- 4) na sieci kolejowej, która jest funkcjonalnie wyodrębniona z systemu kolei i przeznaczona tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

Przepisy określają: jednostki, które mogą przeprowadzić badania konieczne do przeprowadzenia w celu dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia lub typu budowli lub typu pojazdu kolejowego, procedurę dopuszczania do eksploatacji, podmioty, które mogą wnioskować o wydanie świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji, oraz organ właściwy w sprawach wydawania świadectw, odmowy ich wydania i cofania świadectw.

Uproszczenie procedury w porównaniu ze stanem dotychczasowym – w związku z wątpliwościami interpretacyjnymi, które wynikają z obecnego brzmienia tych przepisów – polega na doprecyzowaniu obowiązku dopuszczania tylko pierwszego egzemplarza typu urządzenia lub budowli oraz braku konieczności dopuszczania typu urządzenia lub budowli ujętych w TSI jako składniki interoperacyjności i objętych deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

Ponadto zmieniona procedura jest spójna z procedurą wynikającą z prawa Unii Europejskiej w zakresie dopuszczania części krajowej podsystemu. Procedura ta polega na przeprowadzeniu przez jednostkę badawczą procesu certyfikacji, a następnie wystawieniu przez producenta albo inny podmiot, który zamierza wprowadzić wyrób do eksploatacji, odpowiedniej deklaracji.

W przypadku typów urządzeń, budowli lub pojazdów wprowadzanych po raz pierwszy do eksploatacji lub gdy konieczne jest wykonanie prób eksploatacyjnych, świadectwa są wydawane na czas określony z możliwością wydania kolejnego świadectwa na czas określony, w przypadku konieczności przedłużenia wykonywanych prób.



W odniesieniu do pozostałych przypadków Prezes UTK wydaje świadectwa na czas nieokreślony.

W projektowanym art. 22f ust. 8 i 9 określono przesłanki cofnięcia świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu. W razie stwierdzenia w toku eksploatacji, że budowle (urządzenia) określonego typu nie zapewniają wymaganego poziomu bezpieczeństwa, Prezes UTK wydaje decyzję o cofnięciu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

Cofnięcie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego dla określonego typu urządzenia (budowli) skutkuje obowiązkiem wycofania z eksploatacji wszystkich urządzeń (budowli) zgodnych z dopuszczonym typem, bowiem – mając na uwadze postanowienia projektowanego art. 22f ust. 7 – takie urządzenia (budowle) mogą być eksploatowane tylko pod warunkiem istnienia ważnego świadectwa potwierdzającego dopuszczenie do eksploatacji określonego typu urządzeń (budowli).

Oprócz obowiązku wycofania z eksploatacji, projektodawca przewidział w art. 22f ust. 9 konsekwencje związane z obowiązkiem wykupu lub powiadomienia o stwierdzonych zagrożeniach, różnicując je w zależności od statusu podmiotu, który wprowadził do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określony typ budowli (urządzenia).

Biorąc pod uwagę zawodowy charakter działalności producentów wyrobów stosowanych w kolejnictwie i ryzyka z tym związane, jak również analogiczne rozwiązania przewidziane w innych ustawach określających zasady wprowadzania wyrobów do obrotu [por. art. 31a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. Nr 92, poz. 881, z późn. zm.)], w decyzji o cofnięciu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego na wniosek producenta, Prezes UTK może nałożyć na niego obowiązek odkupienia urządzeń (budowli) zgodnych z typem, dla którego świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu zostało cofnięte (art. 22f ust. 9 pkt 1).

Przepis art. 22f ust. 9 pkt 2 statuujący obowiązek dokonania powiadomienia o stwierdzonych zagrożeniach, może być stosowany także do innych oprócz producenta, podmiotów, które wprowadzają do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określony typ budowli (urządzenia) na podstawie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

Projektodawca w przepisie ust. 11 zawarł zastrzeżenie, że dany typ urządzenia lub budowli wymaga uzyskania świadectwa dopuszczenia typu, o ile nie jest on objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, gdyż może zdarzyć się sytuacja, że pojedynczy element zabudowywany w podsystemie objętym odstępstwem lub nieobjętym zakresem geograficznym stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności będzie już posiadał deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności. W tym przypadku nie ma konieczności uzyskiwania dla niego świadectwa dopuszczenia typu. Ponadto w przypadkach, gdy dane typy posiadają już deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oznacza to, że były przebadane i są dopuszczone do obrotu. Należy zatem w takich przypadkach dążyć do eliminacji powtarzania badań, które zostały już przeprowadzone, ograniczania kosztów dopuszczania do eksploatacji w systemie kolei oraz wprowadzania zasad wzajemnego uznawania.

Nowo projektowane brzmienie art. 22f ust. 13 daje delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji na określenie:

- 1) trybu wydawania, odmowy wydania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 2) wykazu rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 3) zakresu badań technicznych koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem;
- 4) szczegółowych warunków i trybu wydawania certyfikatów zgodności typu, certyfikatów zgodności z typem oraz deklaracji zgodności z typem;
- 5) procedury oceny zgodności z typem;
- 6) wzoru:
  - a) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu,
  - b) certyfikatu zgodności typu,
  - c) certyfikatu zgodności z typem,
  - d) deklaracji zgodności z typem.

Ww. rozporządzenie ma na celu precyzyjne i kompleksowe określenie procedur dopuszczania do eksploatacji typów urządzeń, budowli oraz pojazdów kolejowych,

które nie podlegają dopuszczaniu zgodnie z wymaganiami zawartymi w TSI, oraz doprowadzenie do ujednoczenia krajowego systemu dopuszczania do eksploatacji z systemem dopuszczeń opartym na zasadach oceny zgodności i wspólnego rynku. W przepisach wydanych na podstawie tego upoważnienia zostaną określone tryby postępowania dla wszystkich uczestników procesu dopuszczania do eksploatacji: Prezesa UTK, jednostek upoważnionych oraz wnioskodawców oraz zostaną określone wzory dokumentów, które wydaje każda ze stron zaangażowanych w proces.

Wytyczna do rozporządzenia wydawanego na podstawie ust. 13 zawarta w ust. 14 pkt 3 odnosi się do polskich i europejskich norm, wewnętrznych instrukcji i wymagań zarządców oraz przewoźników kolejowych, prac naukowych, procedur badawczych realizowanych przez jednostki uprawnione do badań urządzeń i budowli stosowanych w kolejnictwie.

Natomiast nowo projektowany art. 22g określa warunki upoważniania jednostek organizacyjnych wykonujących badania techniczne konieczne do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawaniu certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, ponadto określa wymagania dla tych jednostek oraz procedury ich upoważniania, cofania upoważnień i rozszerzania upoważnień. Dodanie tego artykułu spowodowane jest dotychczasowym brakiem jakichkolwiek przepisów prawnych określających wymagania dla ww. jednostek oraz ich procedurę wyboru. Ponadto kształt dodanych przepisów wynika z konieczności stworzenia wymagań zbliżonych do wymagań stawianych jednostkom notyfikowanym, ponieważ jednostki te będą stosować procedury badań i certyfikacji zbliżone do procedur WE wskazanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności.

Art. 1 pkt 8 – uchylono przepisy art. 23 ust. 1, 2 oraz 6–8, które dotychczas określały zasady i tryb wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, w związku ze zmianami w sposobie uzyskiwania tych dokumentów i wprowadzania urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, które zostały określone w nowo dodawanych art. 22f i 22g.

Art. 1 pkt 9 – dodanie przepisu w art. 23a ust. 1 pkt 3 lit. d wynika z konieczności dostosowania przepisów ustawy do rozporządzenia (UE) nr 445/2011.

Art. 1 pkt 10 lit. a – nowo projektowane przepisy oraz zmiany w art. 23b uszczegóławiają procedurę dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego

niezgodnego z TSI oraz ujednoczają stosowane nazewnictwo w celu ułatwienia interpretacji przepisów w zakresie dopuszczania do eksploatacji pojazdów. Projektowany przepis nakłada obowiązek przeprowadzania badań pojazdów niezgodnych z TSI. Obowiązek ten dotyczy tylko pojazdów nowych lub modernizowanych. Nie dotyczy natomiast pojazdów dotychczas dopuszczonych, posiadających świadectwo dopuszczenia typu.

Art. 1 pkt 10 lit. b – zmiana w art. 23b ust. 10 wynika z konieczności doprecyzowania zakresu dokumentacji dołączanej do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

Art. 1 pkt 11 – dodawane przepisy w art. 23e ust. 2 pkt 3 i 4 uszczegóławiają zakres dokumentacji dołączanej do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczanie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

Art. 1 pkt 12 – w związku z określeniem w przepisach wydawanych na podstawie art. 25ta wykazu podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, niezbędne jest dokonanie zmian redakcyjnych w tym przepisie, wskazujących na obowiązek załączenia przez wnioskodawcę wyników badań przeprowadzonych przez ten podmiot.

Art. 1 pkt 13 – zmiany w art. 23j ust. 4–6 wynikają bezpośrednio z dostosowania do postanowień rozporządzenia (UE) nr 445/2011 i mają na celu: stworzenie zasad fakultatywnej certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych, określenie zasad wydawania certyfikatów, odmawiania ich wydania, ograniczania zakresu ich stosowania, zawieszania, przywracania, cofania oraz przedłużania ich ważności, oraz uznawania certyfikatów wydanych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej na zasadach zgodnych z ww. rozporządzeniem.

Art. 1 pkt 14 – dodany w art. 24 ust. 4a wynika bezpośrednio z dostosowania do postanowień rozporządzenia (UE) nr 445/2011 i ma na celu usunięcie obowiązku wydawania świadectwa sprawności technicznej przez przewoźnika dla wagonów towarowych, dla których podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) wydał zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji, określone w art. 3 ust. 2 lit. f i g rozporządzenia (UE) nr 445/2011. Ma to na celu uniknięcie sytuacji dublowania czynności i wydawania ekwiwalentnych dokumentów potwierdzających ten sam stan faktyczny.

Art. 1 pkt 15 lit. a – zmiana brzmienia wprowadzenia do wyliczenia w art. 25a ust. 1 ma na celu zmianę odesłań, spowodowaną uchynieniem art. 23 ust. 1.

Art. 1 pkt 15 lit. b – zmienione brzmienie ust. 2 pkt 1 w art. 25a ma na celu doprecyzowanie podziału podsystemu strukturalnego sterowania wchodzącego w skład systemu kolei. Zmiany te wynikają z wdrożenia przepisów dyrektywy 2011/18/UE i polegają na wprowadzeniu podziału na część pokładową i przytorową tego podsystemu.

Art. 1 pkt 15 lit. c – zmiana brzmienia art. 25a ust. 3 ma na celu usunięcie opisu podsystemów z ustawy, ponieważ szczegółowy opis każdego z podsystemów zawierają poszczególne TSI.

Art. 1 pkt 16 – zmiana brzmienia art. 25b ust. 1 i 2 ma na celu uaktualnienie odwołań do ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

Art. 1 pkt 17 oraz 18 lit. a – do katalogu podmiotów, które mogą wystawiać deklarację weryfikacji WE podsystemu, wnioskować o przeprowadzenie certyfikacji przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą w ramach procedury weryfikacji WE podsystemu dodano wykonawcę modernizacji.

Art. 1 pkt 18 lit. b–f – zmiany oraz dodanie nowych jednostek w art. 25ca i art. 25cb mają na celu doprecyzowanie procedury pośredniej weryfikacji WE podsystemu. Przepisy te wynikają bezpośrednio z transpozycji dyrektywy 2011/18/UE i określają: okoliczności, kiedy i na jakich etapach może być przeprowadzona pośrednia weryfikacja WE podsystemu, podmioty, które mogą wnioskować o przeprowadzenie takiej weryfikacji, oraz dokumenty, które są wydawane po jej zakończeniu, zarówno przez jednostkę notyfikowaną, jak i przez wnioskodawcę.

Pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu sporządzany może być na wniosek w celu sprawdzenia podsystemu:

- na określonych etapach procedury weryfikacyjnej lub
- dla poszczególnych części podsystemu strukturalnego, wtedy gdy zezwala na to odpowiednia TSI.

Jeżeli odpowiednia TSI dopuszcza pośrednią ocenę podsystemu dla poszczególnych części, wnioskodawca przed każdorazowym sprawdzeniem części podsystemu musi złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla każdej części. Ponadto wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla etapu

projektu oraz dla etapu produkcji. Podsystem lub określone części podsystemu sprawdza się na każdym z następujących etapów:

- całościowego projektu,
- produkcji: budowy, w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, montażu elementów oraz całościowego dostosowania,
- końcowych próbach podsystemu.

Jednostka notyfikowana może wydać pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów.

Końcowe próby całego podsystemu, o których mowa w projektowanym art. 25cb ust. 6 pkt 8, polegają na sprawdzeniu przez jednostkę notyfikowaną kompletnego, zainstalowanego w pełni funkcjonalnego podsystemu zgodnie z dokumentacją techniczną, który posiada odpowiednie certyfikaty pośrednie wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.

Nie jest możliwe takie wskazanie przypadków, w których pośredni certyfikat WE wydawany jest dla części podsystemu, a w których wydawany jest dla całości podsystemu. Wynika to z dużej liczby przypadków dla których taki certyfikat może być wydawany. Konieczne jest zatem na poziomie ustawy pozostawienie dowolności w tym zakresie. Konkretnie przypadki będą wynikać po pierwsze z TSI dla poszczególnych podsystemów strukturalnych (energia, sterowanie, infrastruktura i tabor) i określonych w nich możliwości podziału poszczególnych podsystemów na części oraz z zakresu przeprowadzanych prac inwestycyjnych (całościowa instalacja nowego podsystemu, modernizacja/odnowienie istniejącego podsystemu lub tylko jego części, lub wymiana części zamiennych). Tak więc konkretne sytuacje będą determinowały sposób wydawania pośredniego certyfikatu weryfikacji WE, a próba sztywnego ich określenia na poziomie ustawy może spowodować rzeczywiste ograniczenia w procesie dopuszczania do eksploatacji podsystemów.

Art. 1 pkt 19 lit. a – zmiany w art. 25d ust. 1 pkt 2 i 3 mają na celu doprecyzowanie terminologii w zakresie podsystemów nieobjętych zakresem stosowania TSI lub elementów podsystemów strukturalnych nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności.

Art. 1 pkt 19 lit. b – uchylenie ust. 6 w art. 25d spowodowane jest zmianą podmiotu wyznaczonego do przeprowadzania badań elementów podsystemów strukturalnych w przypadkach:

- 1) sieci kolejowej lub jej części nieobjętej obowiązkiem stosowania TSI;
- 2) budowli i urządzeń wchodzących w skład podsystemu strukturalnego, nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności;
- 3) objętych odstępstwami od stosowania wymagań zawartych w TSI;
- 4) ujętych we właściwych TSI jako przypadki szczególne lub punkty otwarte dla których konieczne jest zastosowanie wymagań zawartych w krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych.

Dotychczas podmiotami tymi były notyfikowane jednostki certyfikujące, natomiast jednostki te mogą przeprowadzać badania jedynie w oparciu o przepisy zawarte w TSI, a nie w oparciu o przepisy krajowe. W oparciu o przepisy krajowe badania będą przeprowadzać jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem.

Art. 1 pkt 20 – przepisy prawa Unii Europejskiej przewidują, że zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji jest wymagane w odniesieniu do wszystkich części systemu kolei: linii TEN-T i linii poza TEN-T, zarówno linii kolei dużych prędkości, jak i kolei konwencjonalnych, oraz podsystemów składających się na pojazdy poruszające się po takich liniach, niezależnie od tego, czy istnieją odpowiednie TSI.<sup>2</sup> W świetle powyższego zmiany w art. 25e mają na celu precyzyjne określenie warunków dopuszczania do eksploatacji elementów wchodzących w skład podsystemu strukturalnego oraz szczegółowego zakresu dokumentacji składanej we wnioskach o dopuszczenie podsystemu strukturalnego do eksploatacji, w tym również w części, dla której badania są realizowane przez jednostki, o których mowa w art. 22g.

Art. 1 pkt 21 – zmiany w art. 25f wprowadzane są w celu uszczegółowienia przesłanek i procedur przyznawania odstępstw od stosowania wymagań zawartych w TSI oraz zakresu dokumentacji dołączanej do wniosku o przyznanie odstępstwa. Dotychczasowa

---

<sup>2</sup> Pkt 5.1.1. Zalecenia Komisji 2011/217/UE z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz. Urz. UE L 95 z 08.04.2011, str. 1–29), s. 10.

praktyka w przypadku rozpatrywania wniosków o odstępstwa wykazała, iż zmieniane przepisy były nieprecyzyjne, co prowadziło do odmiennej interpretacji.

Art. 1 pkt 22 – zmiany w art. 25g regulują kwestie związane z krajowym rejestrem infrastruktury (RINF) w sposób dostosowany do decyzji Komisji 2011/633/UE i wprowadzają nową delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego sposób prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury, przekazywania danych rejestrowych oraz wzór rejestru, jego opis funkcjonalny i techniczny.

Po wejściu w życie projektowanej ustawy, dane zgromadzone w rejestrach infrastruktury, które zostały utworzone przez zarządców infrastruktury na podstawie obecnie obowiązujących przepisów krajowych, zostaną przekazane Prezesowi UTK w celu stworzenia krajowego rejestru infrastruktury (RINF) prowadzonego przez Prezesa UTK na podstawie przepisów projektowanej ustawy. Ponadto na podstawie tych przepisów, zarządcy infrastruktury będą zobowiązani do przekazania zebranych przez nich danych rejestrowych do Prezesa UTK, który umieści te dane we wspólnym interfejsie użytkownika (*Common User Interface*).

W projektowanej ustawie zaproponowano przepisy upoważniające do wydania rozporządzenia szczegółowo regulującego, jakie dane podlegają publikacji w rejestrze infrastruktury. Parametry, które podlegają publikacji w rejestrze infrastruktury, określone są w decyzji 2011/633/UE. Ponieważ decyzja ta określa sto kilkadziesiąt parametrów, które podlegają publikacji, wydanie wykazu tych parametrów, a także opisu funkcjonalnego i technicznego rejestru infrastruktury w formie rozporządzenia, wydaje się być optymalnym rozwiązaniem.

Art. 1 pkt 23 – zmiana ust. 2 w art. 25s wprowadza uszczegółowienie katalogu dokumentów, które musi okresowo publikować każda notyfikowana jednostka certyfikująca. Zmiana następuje w celu dostosowania dotychczas obowiązujących przepisów do zapisów zawartych w dyrektywie 2011/18/UE oraz ogólnych przepisów prawa wspólnotowego dotyczących jednostek notyfikowanych oraz w celu wprowadzenia zasad transparentności w działalności tych jednostek.

Art. 1 pkt 24 – zmiany w art. 25ta rozszerzają delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia o określenie w nim zakresu dokumentacji technicznej załączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz procedury weryfikacji pojazdów niezgodnych z TSI. Przedmiotowy przepis zostaje wprowadzony



w celu zapewnienia prawidłowego i spójnego z przepisami wspólnotowymi sposobu dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych.

Art. 2 – w związku ze zmianami dotyczącymi zakresu dokumentów, które należy przedstawić Prezesowi UTK w celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa (zgodnie z art. 1 pkt 5 ustawy zmieniającej zastąpiono wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu wykazem eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, urządzeń i budowli) rozstrzygnięto, że do postępowań, które znajdują się w toku w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3 – reguluje kwestię prowadzenia postępowań dotyczących świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Mając na uwadze, iż w przypadku konieczności wykonania prób eksploatacyjnych, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydaje się na czas określony, rozstrzygnięto, że również w odniesieniu do urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, dla których wydano takie świadectwo, postępowanie w celu wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony może być prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów.

Art. 4 – zgodnie z omawianym przepisem jednostki wskazane w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. poz. 919) będą mogły wykonywać badania, a także wydawać certyfikaty, o których mowa w art. 22f ust. 6 i 7 pkt 2 ustawy zmienianej, bez konieczności uzyskania zgody Prezesa UTK w trybie określonym w art. 22g, do dnia 31 grudnia 2015 r. Z dniem 1 stycznia 2016 r. dotychczasowe uprawnienia tych jednostek wygasną z mocy ustawy. W celu kontynuowania działalności polegającej na wykonywaniu badań technicznych i certyfikacji urządzeń i budowli stosowanych w kolejnictwie, jednostki te powinny przed dniem 1 stycznia 2015 r. uzyskać decyzję Prezesa UTK wydaną na warunkach i w trybie określonych w projektowanym art. 22g.

Art. 5 i 6 – w przepisie rozstrzygnięto, że wydane zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji typu, jak również dokumenty wytworzone w toku procedury weryfikacji WE przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność, a postępowania prowadzone przez Prezesa UTK w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, dotyczące wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów,

należy prowadzić zgodnie z dotychczasowym brzmieniem przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Art. 7 – przepis określa harmonogram przekazania danych dotyczących infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych do krajowego rejestru infrastruktury (RINF). Terminy na przekazywanie tych danych przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych określono zgodnie z art. 5 decyzji 2011/633/UE.

Art. 8 – przepis dotyczący zachowania w mocy rozporządzenia z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. poz. 559 oraz z 2013 r. poz. 131). Zmiany w art. 16 ust. 2 pkt 1 lit. b tiret pierwsze i drugie nie powodują niezgodności przepisów obecnie obowiązującego rozporządzenia z projektowaną nowelizacją. Zmiana brzmienia przywołanych przepisów jest konsekwencją zmian definicji określonych w nowelizowanym art. 4 pkt 14 i 14a tej ustawy.

Art. 9 – wejście w życie z zachowaniem sześciomiesięcznego okresu *vacatio legis* wynika z wprowadzenia w projektowanej nowelizacji istotnych zmian w zakresie sposobu wprowadzania do eksploatacji typów urządzeń, budowli i określonych pojazdów kolejowych. Niezbędne jest zatem wyznaczenie adekwatnego terminu na przystosowanie się producentów, podmiotów zamawiających, wykonawców, importerów, inwestorów, dysponentów, zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic do zmian wprowadzonych tym aktem prawnym.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiego Banku Centralnego zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W trybie powyższej ustawy żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad wyżej wymienionym projektem ustawy.

Stosownie do postanowień § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanej ustawy będą oddziaływać na uczestników rynku kolejowego – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników, zarządców infrastruktury kolejowej, jednostki notyfikowane, jednostki upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych, organy zawierające umowy o świadczenie usług publicznych, a także inne podmioty zaangażowane w proces przeprowadzania procedur weryfikacji podsystemów i oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz wydawania zezwoleń na dopuszczanie do eksploatacji podsystemów.

### 2. Omówienie konsultacji społecznych

W dniu 11 czerwca 2012 r. przy piśmie TK6RI-0781-12/12 projekt został przekazany do konsultacji społecznych następującym podmiotom:

1. Polskie Koleje Państwowe S.A.
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. PKP Cargo S.A.
4. PKP Intercity S.A.
5. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
6. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
7. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.
8. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie
9. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
10. Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.
11. Metro Warszawskie Sp. z o.o.
12. Urząd Transportu Kolejowego
13. Izbie Gospodarczej Transportu Lądowego
14. Instytut Kolejnictwa
15. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR
16. Instytut Badawczego Dróg i Mostów
17. Instytut Elektrotechniki
18. Politechnika Warszawska
19. Politechnika Radomska
20. Politechnika Krakowska

21. Politechnika Poznańska
22. Wydział Transportu Politechniki Śląskiej
23. Movares Polska Sp. z o.o.
24. RCC Nova Sp. z o.o.
25. Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o.

W ramach konsultacji swoje uwagi zgłosiły następujące podmioty: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Cargo S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., Metro Warszawskie Sp. z o.o., Urząd Transportu Kolejowego, Instytut Pojazdów Szynowych TABOR oraz Certyfikacja Infrastruktury Transportu Sp. z o.o.

Zgłoszone uwagi zostały w większości przypadków uwzględnione w projekcie i dotyczyły trzech zagadnień:

- 1) precyzyjnego określenia zakresu obowiązywania nowo projektowanych przepisów dotyczących dopuszczania do eksploatacji podsystemów oraz elementów wchodzących w skład systemu kolei oraz przepisów dotyczących krajowego rejestru infrastruktury.

Ponieważ nowo projektowane przepisy oraz przepisy zmieniane dotyczą zarówno sieci kolejowych objętych zakresem stosowania interoperacyjności jak i tych części sieci systemu kolei, które tym zakresem nie są objęte, kilka podmiotów zgłosiło potrzebę dokładnego określenia, które części systemu kolei są objęte zakresem stosowania TSI, które z nich są objęte zakresem stosowania interoperacyjności, a które z nich w ogóle nie będą miały obowiązku spełniać wymagań i stosować procedur dopuszczeń do eksploatacji wynikających z zasad interoperacyjności. Uwagi dotyczące precyzyjnego określania tego zakresu zostały uznane za zasadne i zostały uwzględnione w projekcie.

- 2) uzupełnienia projektu o zapisy dotyczące sprawdzania kompetencji, ocenę kwalifikacji, określanie wykazu, itd. jednostek organizacyjnych uprawnionych do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem.

W dotychczasowym stanie prawnym nie było żadnych wymagań dla tych jednostek, co skutkowało określonymi problemami podczas wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu. Sytuacja ta była często niekorzystna dla podmiotów chcących dopuścić dane

urządzenie lub budowlę do eksploatacji, stąd też przez kilka podmiotów została zgłoszona potrzeba określenia wymagań, procedury uznawania tych jednostek itp. Uwaga została uznana za zasadną i została uwzględniona w projekcie poprzez dodanie wymagań dla tych jednostek oraz procedury ich uznawania.

- 3) precyzyjnego określenia procedury dopuszczania do eksploatacji urządzeń i budowli polegającej przeprowadzaniu badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem.

Ponieważ przepisy dyrektywy 2011/18/UE w sprawie interoperacyjności są bardzo mało precyzyjne w zakresie dopuszczania elementów podsystemów nieobjętych zakresem geograficznym i technicznym stosowania TSI, konieczne jest stworzenie precyzyjnych przepisów w prawie krajowym, regulujących te kwestie. Brzmienie przepisów zawartych w projekcie przekazanym do konsultacji społecznych okazało się niewystarczające, co odzwierciedliły uwagi otrzymane od podmiotów społecznych. Uwagi te zostały uznane za zasadne, co spowodowało rozszerzenie i doprecyzowanie przepisów projektu w zakresie krajowych procedur dopuszczania do eksploatacji elementów systemu kolei.

Ponadto do projektu zgłoszone zostały nieliczne uwagi legislacyjne, które zostały nanesione w projekcie.

### 3. Wpływ regulacji na:

- a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Skutki wdrożenia dyrektywy 2011/18/UE oraz decyzji wykonawczej 2011/663/UE dla sektora finansów publicznych związane są z nałożeniem na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zadań dotyczących prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury (RINF). Koszty obejmują zakup sprzętu informatycznego i oprogramowania. W rozbiciu na poszczególne pozycje oraz okresy koszty te kształtować się będą następująco:

- zakup sprzętu informatycznego – 1 000 000 zł (jednorazowy wydatek w 2013 r.)

Sprzęt komputerowy i specjalizowane urządzenia sieciowe umożliwiające rozszerzenie możliwości i zakres usług w sieciach lokalnych oraz systemy

składowania i odzyskiwania danych, zwiększenie przepustowości transmisji informacji i bezpieczeństwa w sieciach lokalnych oraz bezpośrednio na serwerach usług i komputerowych stacjach roboczych.

- zakup oprogramowania – 1 000 000 zł (jednorazowy wydatek w 2013 r.)

Oprogramowanie systemowe serwerów i stacji roboczych. Systemy ochrony i monitorowania transmisji danych oraz dostępu do zasobów sieci. Wykonanie dedykowanego systemu informatycznego do obsługi rejestru taboru i krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

- nie przewiduje się wzrostu zatrudnienia w UTK, związanego z wejściem w życie ustawy.

Wdrożenie nowych zadań przez UTK w roku 2013 nie wpłynie na zmianę planu wydatków w związku z czym nie ma zastosowania art. 50 ust. 1a ustawy o finansach publicznych. Wdrożenie nowych zadań przez UTK w roku 2013 zostanie sfinansowane z wydatków planowanych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2013 w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego.

W pozostałych latach koszty wejścia w życie ustawy będą zerowe.

b) rynek pracy

Brak wpływu na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wprowadzenie przepisów projektowanej ustawy doprowadzi do harmonizacji wymagań obowiązujących w Unii Europejskiej w zakresie certyfikacji produktów sektora kolejowego (zarówno w odniesieniu do TSI, jak i wymagań ustalanych przez poszczególne państwa członkowskie) oraz wyeliminuje obowiązek każdorazowego uzyskiwania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla tych samych typów urządzeń i budowli, eksploatowanych przez różnych przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic, a tym samym obniży koszty ponoszone przez przedsiębiorców związane z uzyskiwaniem dopuszczeń do eksploatacji i uprości procedury administracyjne z tym związane.

Stopniowe rozszerzanie zakresu stosowania interoperacyjności w Polsce wpłynie korzystnie na poprawę oferty przewozowej w połączeniach międzynarodowych, umożliwiając jednocześnie obsługę połączeń krajowych w dozwolonym

zakresie. Rozszerzenie zakresu stosowania interoperacyjności może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego, wzrostu konkurencji w sektorze międzynarodowych pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych.

Przepisy ustawy będą mieć wpływ na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji systemu kolei i jej elementów, eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

d) sytuację i rozwój regionalny

Brak wpływu na rozwój regionalny.



**TABELA ZBIEŻNOŚCI**

<b>TYTUŁ PROJEKTU:</b>		<b>Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</b>			
<b>TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH <sup>1)</sup>:</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dyrektywa Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r., zmieniająca załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie;</li> <li>• Decyzja Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1);</li> <li>• Rozporządzenie Komisji (UE) 455/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. L 122 z 11.5.2011, str. 22).</li> </ul>			
<b>PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ <sup>2)</sup></b>					
Jedn. Red.	Treść przepisu UE <sup>3)</sup>	Koniecz – ność wdrożenia	Jedn. Red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
<b>Dyrektywa Komisji nr 2011/18/UE</b>					
Art. 1	Załączniki II, V i VI do dyrektywy 2008/57/WE zastępuje się, odpowiednio, tekstem załączników I, II i III do niniejszej dyrektywy.	N	-	-	
Art. 2 ust. 1	Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.	N	-	-	
Art. 2 ust. 2	Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.	N	-	-	
Art. 2 ust. 3	Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypryjskiej i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.	N	-	-	
Art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym	N	-	-	

	Unii Europejskiej.				
Art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-	
Art. 5	Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują: metra, tramwajów i innych systemów kolei lekkiej;	N	-	-	
Załącznik I	<p><b>PODSYSTEMY</b></p> <p>6. Wykaz podsystemów</p> <p>Do celów niniejszej dyrektywy system stanowiący system kolei można podzielić na następujące podsystemy:</p> <p>6) strukturalne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— infrastruktura,</li> <li>— energia,</li> <li>— sterowanie – urządzenia przytorowe,</li> <li>— sterowanie – urządzenia pokładowe,</li> <li>— tabor;</li> </ul> <p>b) eksploatacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ruch kolejowy,</li> <li>— utrzymanie,</li> <li>— aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.</li> </ul> <p>2. Opis podsystemów</p> <p>Dla każdego podsystemu lub części podsystemu Agencja w czasie sporządzania projektu odpowiednich TSI proponuje wykaz składników i aspektów dotyczących interoperacyjności. Nie przesądzając o wyborze aspektów i składników odnoszących się do interoperacyjności ani o kolejności, w jakiej podlegać będą one TSI, podsystemy obejmować będą następujące elementy:</p> <p>2.1. Infrastruktura</p> <p>Tory, rozjazdy, obiekty inżynierskie (mosty, tunele art.), infrastruktura towarzysząca na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się art.), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne.</p> <p>2.2. Energia</p> <p>System elektryfikacji, w tym linie napowietrzne oraz przytorowa część systemu pomiaru zużycia energii elektrycznej.</p> <p>2.3. Sterowanie – urządzenia przytorowe</p> <p>Wszelkie przytorowe urządzenia niezbędne do</p>	T	Art. 1 pkt 15 lit b (Art. 25a ust. 2 pkt 1 i ust. 3 Ustawy o tk)	<p>15) w art. 25a:</p> <p>b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) strukturalne:</p> <p>a) infrastruktura,</p> <p>b) energia,</p> <p>c) sterowanie – urządzenia przytorowe,</p> <p>d) sterowanie – urządzenia pokładowe,</p> <p>e) tabor;”</p> <p>c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 2, określają TSI.”;</p>	

	<p>zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci.</p> <p>2.4. Sterowanie – urządzenia pokładowe Wszelkie pokładowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci.</p> <p>2.5. Ruch kolejowy Procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym w szczególności przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem. Kwalifikacje zawodowe, jakie mogą być wymagane do realizacji usług transgranicznych.</p> <p>2.6. Aplikacje telematyczne Zgodnie z załącznikiem I podsystem ten obejmuje dwa elementy: a) aplikacje dla przewozów pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu; b) aplikacje dla przewozów towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących.</p> <p>2.7. Tabor Struktura, systemy sterowania dla wszelkiego wyposażenia pociągów, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i urządzenia do przetwarzania energii, pokładowe urządzenia do pomiaru zużycia energii elektrycznej, urządzenia hamujące, sprzęgi i urządzenia biegowe (wózki, osie art.) oraz zawieszania, drzwi, interfejsy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się), pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie na potrzeby zdrowotne pasażerów i personelu pokładowego.</p> <p>2.8. Utrzymanie Procedury, urządzenia towarzyszące, centra logistyczne</p>				
--	--	--	--	--	--

	dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korekcyjne i profilaktyczne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolejowego oraz wymaganej wydajności.”				
Załącznik II ust. 1	<p>„ZAŁĄCZNIK V DEKLARACJA WERYFIKACJI PODSYSTEMÓW</p> <p>6. Deklaracja weryfikacji WE podsystemów Deklaracja weryfikacji WE oraz dokumentacja towarzysząca muszą być oznaczone datą i podpisane. Deklaracja musi opierać się na informacjach uzyskanych z zastosowania procedury weryfikacji WE podsystemów określonej w sekcji 2 załącznika VI. Deklaracja musi być sporządzona w tym samym języku, w jakim napisana jest dokumentacja techniczna, i musi zawierać co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— odniesienie do dyrektywy,</li> <li>— nazwę i adres podmiotu zamawiającego lub producenta, lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego swą siedzibę na terytorium Unii Europejskiej (wraz z nazwą handlową oraz pełnym adresem; w przypadku upoważnionego przedstawiciela należy podać także nazwę handlową podmiotu zamawiającego lub producenta),</li> <li>— krótki opis podsystemu,</li> <li>— nazwę i adres jednostki notyfikowanej, która przeprowadziła weryfikację WE, o której mowa w art. 18,</li> <li>— odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej,</li> <li>— wszelkie odpowiednie tymczasowe lub ostateczne przepisy, jakim podlegają podsystemy, oraz w szczególności, w stosownych przypadkach, ewentualne ograniczenia lub warunki eksploatacji,</li> <li>— jeśli tymczasowa: okres ważności deklaracji WE,</li> <li>— tożsamość sygnatariusza.</li> </ul> <p>W przypadku odniesienia w załączniku VI do deklaracji WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji, do deklaracji tej stosuje się przepisy niniejszej sekcji.</p>	T	art. 1 pkt 24 (art. 25ta Ustawy o tk) oraz § 8 i 9 projektu Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia...2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei	<p>24) art. 25ta otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;</li> <li>2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;</li> <li>3) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;</li> <li><b>4) treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;</b></li> <li>5) procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;</li> <li>6) treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;</li> <li>7) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;</li> <li>8) wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.</li> </ol> <p>Oraz</p> <p><b>§ 8. 1. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu infrastruktura, energia, sterowanie - urządzenia przytorowe, sterowanie - urządzenia pokładowe lub tabor dla pojazdów zgodnych z TSI powinna zawierać:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) odniesienie do dyrektywy, z którą podsystem jest zgodny;</li> <li>2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji WE, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;</li> <li>3) ogólny opis podsystemu;</li> <li>4) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej lub notyfikowanych jednostek certyfikujących, które przeprowadziły procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami;</li> <li>5) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną</li> </ol>	

			<p>weryfikacją WE podsystemu;</p> <p>6) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;</p> <p>7) termin ważności deklaracji, jeżeli została wydana na czas określony;</p> <p>8) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;</p> <p>9) datę wystawienia deklaracji.</p> <p>2. Dokumentacja techniczna dołączana do deklaracji weryfikacji WE podsystemu obejmuje:</p> <p>1) dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym odpowiednio: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania;</p> <p>2) wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie;</p> <p>3) kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, o których mowa w pkt 2, oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie specyfikacji technicznych;</p> <p>4) pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, o ile zostały wydane;</p> <p>5) certyfikat weryfikacji WE podsystemu;</p> <p>6) inne certyfikaty WE, o ile zostały wydane;</p> <p>7) raport w sprawie oceny bezpieczeństwa wydany przez jednostkę oceniającą w przypadkach określonych w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 108 z 29.04.2009, str. 1);</p> <p>8) dokumentację techniczną opisującą część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI - dotyczy przypadków, o których mowa w § 6.</p> <p>3. Pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu zawiera informacje określone w ust. 1, dotyczące całości albo części podsystemu na etapie jego projektowania lub budowy.</p> <p>4. Dokumentacja techniczna dołączana do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu obejmuje informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2 dotyczące całości albo części</p>	
--	--	--	---	--

			<p>podsystemu na etapie jego projektowania lub budowy.</p> <p>5. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2 i 4, powinna być sporządzona w języku polskim lub w innym języku urzędowym Unii Europejskiej wskazanym przez wnioskodawcę.</p> <p><b>§ 9. 2. Deklaracja weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI powinna zawierać:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wskazanie przepisów krajowych, z którymi podsystem jest zgodny;</li> <li>2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji podsystemu, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;</li> <li>3) ogólny opis podsystemu;</li> <li>4) nazwę i adres podmiotu uprawnionego, który przeprowadził procedury weryfikacji podsystemu z przepisami krajowymi;</li> <li>5) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną weryfikacją podsystemu;</li> <li>6) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;</li> <li>7) termin ważności deklaracji weryfikacji podsystemu, jeżeli została wydana na czas określony;</li> <li>8) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;</li> <li>9) datę wystawienia deklaracji.</li> </ol> <p><b>§ 10. 1. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności powinna zawierać:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) odniesienie do dyrektywy, z którą składnik interoperacyjności jest zgodny;</li> <li>2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację, a w przypadku gdy jest to inny podmiot, to także nazwę i adres tego podmiotu;</li> <li>3) nazwę i typ lub rodzaj składnika interoperacyjności;</li> <li>4) opis modułów zastosowanych przy dokonywaniu oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;</li> <li>5) opis składnika interoperacyjności oraz warunki jego eksploatacji;</li> <li>6) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej lub notyfikowanych jednostek certyfikujących, które uczestniczyły w procedurze oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi</li> </ol>	
--	--	--	--	--

				<p>wymaganiami;</p> <p>7) w razie konieczności wskazanie zastosowanych specyfikacji europejskich;</p> <p>8) wskazanie okresu, na jaki został wydany certyfikat zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, oraz warunków jego wydania, jeżeli wydany został na czas określony lub warunkowo;</p> <p>9) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;</p> <p>10) datę wystawienia deklaracji.</p>	
Załącznik II ust. 2	2. Deklaracja weryfikacji podsystemów w przypadku przepisów krajowych W przypadku odniesienia w załączniku VI do deklaracji weryfikacji podsystemów w przypadku przepisów krajowych, do tej deklaracji zastosowanie mają przepisy sekcji 1 z uwzględnieniem odpowiednich zmian.”		<p>Art. 1 pkt 7 (Art. 22e ust. 7 pkt 6 lit. c ustawy o tk.)</p> <p>oraz § 1 projektu Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia...2013 r. w sprawie świadectw w dopuszczenia do eksploatacji typu</p>	<p>7) po art. 22e dodaje się art. 22f i 22g w brzmieniu: „Art. 22f. 13. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: (...) 6) wzór: a) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, b) certyfikatu zgodności typu, c) certyfikatu zgodności z typem, <b>d) deklaracji zgodności z typem.”</b></p> <p>§ 1. Rozporządzenie określa: (...) 6) wzór: (...) <b>d) deklaracji zgodności z typem.</b></p> <p><b>Załącznik nr 5</b></p> <p><b>WZÓR DEKLARACJI ZGODNOŚCI Z TYPEM</b></p>	

				<p style="text-align: center;"><b>Deklaracja zgodności z typem</b> &lt; XXXX - KOL - YYYY &gt;</p> <p>My, Wnioskujący:</p> <p style="text-align: center;"><b>&lt; Nazwa firmy &gt;</b> <b>&lt; Pełny adres &gt;</b></p> <p>deklarujemy na własną odpowiedzialność, że następujący typ urządzenia/budowli:</p> <p style="text-align: center;"><b>&lt; NAZWA URZĄDZENIA/BUDOWLI &gt;</b> &lt; krótki opis/typ &gt;</p> <p>którego dotyczy niniejsza deklaracja, jest zgodny z ustawą o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku i właściwymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi:</p> <p style="text-align: center;">&lt;Tytuły specyfikacji technicznych Tytuły dokumentów normalizacyjnych&gt;</p> <p>został oceniony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów typu i certyfikatów zgodności z typem:</p> <p style="text-align: center;"><b>&lt; Nazwa firmy &gt;</b> <b>&lt; Pełny adres &gt;</b></p> <p>Zgodnie z następującymi świadectwami dopuszczenia do eksploatacji typu:</p> <p style="text-align: center;"><b>&lt;Numer świadectwa, daty wydania &gt;</b></p> <p>Obowiązują następujące warunki stosowania: &lt; Wykaz ograniczeń lub przepisów &gt;</p> <p>W celu zadeklarowania zgodności zastosowano poniższe procedury: &lt; Procedury i badania wybrane do oceny urządzenia/budowli &gt;</p> <p>Odniesienie do specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych: &lt; Tytuły specyfikacji technicznych &gt; &lt; Tytuły dokumentów normalizacyjnych &gt;</p> <p>Wykaz załączników &lt; Tytuły załączników (dokumentacji technicznej) &gt;</p> <p>Termin ważności: data 00MM/RRRR (tylko w przypadku deklaracji tymczasowej) Sporządzono w dniu: data 00MM/RRRR</p> <p>&lt; Data i miejsce &gt; <span style="float: right;">&lt; Podpis osoby upoważnionej &gt; &lt; Tytuł, Stanowisko &gt;</span></p>	
Załącznik III	<p>PROCEDURA WERYFIKACYJNA DLA PODSYSTEMÓW</p> <p>6. PRZEPISY OGÓLNE</p> <p>Procedura weryfikacyjna dla podsystemów obejmuje sprawdzenie i potwierdzenie certyfikatem, że podsystem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— został zaprojektowany, zbudowany i zainstalowany w sposób umożliwiający spełnienie niezbędnych dotyczących go wymogów, oraz</li> <li>— może zostać dopuszczony do eksploatacji.</li> </ul> <p>2. PROCEDURA WERYFIKACYJNA WE</p> <p>2.1. Wprowadzenie</p> <p>Weryfikacja WE jest procedurą, w ramach której jednostka notyfikowana sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— jest zgodny z odpowiednimi TSI,</li> </ul>	T	<p>Art. 1 pkt. 2 lit. d–e, art. 1 pkt 18 lit. a–f, art. 1 pkt 20 lit. a–e, Art. 1 pkt 23, art. 1, pkt 24, projektu ustawy o</p>	<p>2) w art. 4:</p> <p>d) pkt 34a otrzymuje brzmienie: „34a) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem w całości albo w części, na etapie projektowania lub budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”,</p> <p>e) pkt 35a otrzymuje brzmienie: „35a) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem w całości albo w części, na etapie projektowania lub</p>	



<p>— jest zgodny z innymi przepisami wynikającymi z Traktatu.</p> <p>2.2. Części podsystemów i etapy</p> <p>2.2.1. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji</p> <p>Jeżeli przewiduje to TSI lub – w stosownych przypadkach – na wniosek wnioskodawcy podsystem można podzielić na określone części lub sprawdzić na określonych etapach procedury weryfikacyjnej.</p> <p>Pośrednie potwierdzenie weryfikacji (ISV) jest procedurą, w ramach której jednostka notyfikowana sprawdza i potwierdza certyfikatem określone części podsystemu lub określone etapy procedury weryfikacyjnej.</p> <p>Każde pośrednie potwierdzenie weryfikacji prowadzi do wydania certyfikatu WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną wybraną przez wnioskodawcę, który z kolei sporządza deklarację WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji. Certyfikat pośredniego potwierdzenia weryfikacji i deklaracja pośredniego potwierdzenia weryfikacji muszą zawierać odniesienie do TSI, których dotyczyła ocena zgodności.</p> <p>2.2.2. Części podsystemu</p> <p>Wnioskodawca musi złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla każdej części. Każda część jest sprawdzana na każdym etapie zgodnie z sekcją 2.2.3.</p> <p>2.2.3. Etapy procedury weryfikacyjnej</p> <p>Podsystem lub określone części podsystemu sprawdza się na każdym z następujących etapów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— całościowy projekt,</li> <li>— produkcja: budowa, w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, produkcja, montaż składników oraz całościowe dostosowanie,</li> <li>— testy końcowe.</li> </ul> <p>Wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla etapu projektu (włącznie z badaniami typu) oraz dla etapu produkcji.</p> <p>2.3. Certyfikat weryfikacji</p> <p>2.3.1. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację WE dokonuje oceny projektu, produkcji i testów końcowych podsystemu i sporządza certyfikat weryfikacji WE przeznaczony dla wnioskodawcy, który z kolei sporządza deklarację WE weryfikacji. Certyfikat weryfikacji WE musi zawierać odniesienie do TSI, których dotyczyła ocena zgodności.</p>	<p>zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 4 pkt 34a, art. 4 pkt 35a, art. 25cb ust. 2-7b, art. 25e ust. 1 - 5, art. 25s ust. 2 i art. 25ta (wraz z przepisami wydanymi na jego podstawie), Ustawy o tk) oraz § 5-7 i 9 ust 1 projektu Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej</p>	<p>budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”,</p> <p>18) w art. 25cb:</p> <p>a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:</p> <p>„2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający, zwraca się do wybranej przez siebie notyfikowanej jednostki certyfikującej z wnioskiem o dokonanie na podstawie TSI weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.</p> <p>3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający, są obowiązani przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.”,</p> <p>b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„5. Jeżeli przewiduje to odpowiednia TSI lub na żądanie producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca, dzieli podsystem na określone części lub sprawdza jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach.”,</p> <p>c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a-5c w brzmieniu:</p> <p>„5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli ocena zgodności podsystemu jest pozytywna, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu odpowiednio dla określonej części podsystemu lub dla określonego etapu.</p> <p>5b. Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu podmiot, o którym mowa w ust. 5, na rzecz którego wystawiono ten certyfikat, wystawia pośrednią deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.</p> <p>5c. Dokumenty, o których mowa w ust. 5a i 5b, zawierają odniesienie do właściwych TSI, których dotyczyła ocena</p>	
---	---	--	--

<p>Jeżeli zgodność podsystemu ze wszystkimi stosownymi TSI nie została sprawdzona (art. w przypadku odstępstwa, częściowego stosowania TSI w odniesieniu do modernizacji lub odnowienia, okresu przejściowego dla TSI lub szczególnego przypadku), certyfikat WE zawiera dokładne odniesienie do TSI lub ich części, z którymi zgodność nie została sprawdzona przez jednostkę notyfikującą podczas procedury weryfikacyjnej WE.</p> <p>2.3.2. Po wydaniu certyfikatów WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację WE podsystemu uwzględnia przedmiotowe certyfikaty WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji oraz, przed wydaniem certyfikatu weryfikacji WE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— weryfikuje, czy certyfikaty WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji należycie spełniają stosowne wymogi TSI,</li> <li>— sprawdza wszystkie aspekty nieobjęte certyfikatem (certyfikatami) WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji, oraz</li> <li>— sprawdza końcowe testy całego podsystemu.</li> </ul> <p>2.4. Dokumentacja techniczna</p> <p>Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE musi zawierać następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— parametry techniczne związane z projektem, w tym ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania art., stosowne dla danego podsystemu,</li> <li>— wykaz wchodzących w skład podsystemu składników interoperacyjności, o których mowa w art. 5 ust. 3 lit. d),</li> <li>— kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do użytku, które muszą posiadać wymienione składniki, zgodnie z art. 13 niniejszej dyrektywy, w razie konieczności wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi oraz kopą zapisów testów i badań przeprowadzonych przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację WE w oparciu o wspólne specyfikacje techniczne,</li> <li>— certyfikaty WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji, o ile są dostępne, oraz – w takim przypadku i jeżeli jest to stosowne – deklarację lub deklaracje WE</li> </ul>	<p>z dnia...2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei</p>	<p>zgodności.”,</p> <p>d) w ust. 6:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>pkt 1 otrzymuje brzmienie:</li> <li>„1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu, o ile uprzednio zostały wydane;”,</li> <li>pkt 3 otrzymuje brzmienie:</li> <li>„3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1, uwzględniają wymagania TSI;”,</li> <li>pkt 6 otrzymuje brzmienie:</li> <li>„6) czy budowle i urządzenia, ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13 pkt 2, wchodzące w skład podsystemu, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy;”,</li> <li>— dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:</li> <li>„7) wszystkie elementy podsystemu nieobjęte pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu;</li> <li>8) wyniki końcowych prób podsystemu.”,</li> </ul> <p>e) ust. 7 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„7. Po dokonaniu pozytywnej weryfikacji WE podsystemu na etapie projektu, budowy i końcowych prób podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu.”,</p> <p>f) po ust. 7 dodaje się ust. 7a i 7b w brzmieniu:</p> <p>„7a. Jeżeli notyfikowana jednostka certyfikująca nie sprawdziła w całości albo w części zgodności ze wszystkimi TSI, które mają zastosowanie dla danego podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu zawiera dokładne odniesienie do TSI albo ich części, z którymi zgodność nie została sprawdzona.</p> <p>7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.”,</p> <p>20) w art. 25e:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</li> <li>„1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.”,</li> <li>b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</li> <li>„1a. Podsystem strukturalny może być dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:</li> </ul>	
--	--	--	--

<p>pośredniego potwierdzenia weryfikacji, które towarzyszą certyfikatowi weryfikacji WE, w tym wyniki weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną ważności tych certyfikatów,</p> <p>— certyfikat weryfikacji WE wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi i kontrasygnowany przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację WE, stwierdzający zgodność podsystemu z wymogami stosownych TSI i wymieniający wszelkie zastrzeżenia zanotowane podczas wykonywania czynności i nieusunięte; do certyfikatu weryfikacji WE powinny być także dołączone sprawozdania z przeprowadzonych inspekcji i kontroli, sporządzone przez tę samą jednostkę w związku z jej zadaniami, zgodnie z sekcjami 2.5.3 i 2.5.4,</p> <p>— certyfikaty WE wydane zgodnie z innymi aktami prawnymi wynikającymi z Traktatu,</p> <p>— jeżeli zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 352/2009 ( 1 ) wymagana jest bezpieczna integracja, wnioskodawca dołącza do dokumentacji technicznej sprawozdanie oceniającego dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do oceny ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE.</p> <p>2.5. Monitorowanie</p> <p>2.5.1. Celem monitorowania WE jest zapewnienie spełnienia zobowiązań wynikających z dokumentacji technicznej w czasie budowy podsystemu.</p> <p>2.5.2. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę budowy podsystemu musi mieć stały dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń prefabrykujących lub testujących, jak też, ogólniej, do wszelkich obiektów, jakie uzna ona za konieczne do wykonania swych zadań. Jednostka notyfikowana musi otrzymać od wnioskodawcy wszelkie dokumenty konieczne do tego celu, a w szczególności plany wdrażania oraz dokumentację techniczną dotyczącą danego podsystemu.</p> <p>2.5.3. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę wdrożenia musi okresowo przeprowadzać audyty celem potwierdzenia zgodności z odpowiednimi TSI. Musi ona też dostarczyć sprawozdanie audytowe podmiotom odpowiedzialnym za wdrażanie. Jej obecność może być wymagana na pewnych etapach</p>		<p>1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi;</p> <p>2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem;</p> <p>3) urządzenia i budowle, ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13 pkt 2, które wchodzi w jego skład, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy.”,</p> <p>c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:  „3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się:  1) deklarację weryfikacji WE podsystemu;  2) certyfikat weryfikacji WE podsystemu;  3) dokumentację przebiegu weryfikacji WE podsystemu;  4) kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13 pkt 2, wchodzących w skład podsystemu.”,</p> <p>d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:  „3a. W przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2-4 oraz art. 25f ust. 5 pkt 1 i ust. 6 pkt 1, gdy w skład podsystemu nie wchodzi składniki interoperacyjności objęte deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, przepisów ust. 1a pkt 2 i ust. 3 pkt 1-3 nie stosuje się.”,</p> <p>e) w ust. 5:  pkt 1 otrzymuje brzmienie:  „1) jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej we właściwej TSI;”,  po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:  „1a) jako część procedury prowadzącej do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla urządzeń albo budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13 pkt 2, które wchodzi w skład podsystemu;”;</p> <p>23) art. 25s ust. 2</p> <p>2. Notyfikowane jednostki certyfikujące są obowiązane do publikowania na swoich stronach internetowych, corocznie, w terminie do końca pierwszego kwartału:  1) wykazu wniosków o dokonanie:  a) weryfikacji WE podsystemu oraz o dokonanie pośredniej</p>	
---	--	---	--

	<p>budowy.</p> <p>2.5.4. Ponadto jednostka notyfikowana może składać niezapowiedziane wizyty na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt. Musi ona dostarczyć podmiotom odpowiedzialnym za wdrożenie sprawozdanie z inspekcji oraz – w stosownych przypadkach – sprawozdanie z kontroli.</p> <p>2.5.5. W celu wydania deklaracji przydatności do stosowania WE, o której mowa w sekcji 2 załącznika IV, jednostka notyfikowana musi być zdolna do monitorowania podsystemu, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić – jeżeli wymaga tego odpowiednia TSI – jego przydatność do stosowania w otoczeniu kolejowym, do którego jest on przeznaczony.</p> <p>2.6. Przechowywanie dokumentacji</p> <p>Pełna dokumentacja określona w pkt 2.4 musi zostać złożona u wnioskodawcy na poparcie certyfikatu WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji wydanego przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną w tym zakresie, jeżeli jest on dostępny, lub na poparcie certyfikatu weryfikacji wydanego przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację WE podsystemu. Dokumentacja musi zostać załączona do deklaracji weryfikacji WE, którą wnioskodawca przesyła właściwemu organowi, do którego zwraca się z wnioskiem o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.</p> <p>Wnioskodawca musi przechowywać kopię dokumentacji przez cały okres eksploatacji podsystemu. Kopia dokumentacji musi zostać przesłana każdemu innemu państwu członkowskiemu, które o to wystąpi.</p> <p>2.7. Publikacja</p> <p>Każda jednostka notyfikowana musi okresowo publikować istotne informacje dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— otrzymanych wniosków o weryfikację WE i pośrednie potwierdzenie weryfikacji,</li> <li>— wniosków o ocenę zgodności i/lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności,</li> <li>— wydanych certyfikatów WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania,</li> <li>— wydanych certyfikatów WE zgodności i/lub</li> </ul>		<p>weryfikacji WE podsystemu,</p> <p>b) oceny WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;</p> <p>2) informacji o wydanych:</p> <p>a) certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,</p> <p>b) pośrednich certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,</p> <p>c) certyfikatach WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i przypadkach odmowy ich wydania.”;</p> <p>24) art. 25ta otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:</p> <p>1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;</p> <p>2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;</p> <p><b>3) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;</b></p> <p>4) treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;</p> <p>5) procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;</p> <p>6) treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;</p> <p>7) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;</p> <p>8) wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.</p> <p>oraz</p> <p>§ 5. 1. Wnioskodawca przekazuje notyfikowanej jednostce certyfikującej dokumentację techniczną niezbędną do przeprowadzenia procedur weryfikacji WE podsystemu strukturalnego określoną w decyzji Komisji nr 2010/713/UE z dnia 9 listopada 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 (Dz. Urz. UE L 319 z 04.12.2010, str. 1) oraz we właściwych TSI.</p>	
--	--	--	--	--

	<p>przydatności do stosowania lub przypadków odmowy ich wydania,  — wydanych certyfikatów weryfikacji WE lub przypadków odmowy ich wydania.</p> <p>2.8. Język</p> <p>Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedur weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym UE państwa członkowskiego, na terenie którego ma siedzibę wnioskodawca, lub w języku urzędowym UE zaakceptowanym przez wnioskodawcę.</p>		<p>2. Jeżeli w skład podsystemu wchodzi budowle lub urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13 pkt 2 ustawy, dokumentacja techniczna dotycząca tych budowli lub urządzeń obejmuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykaz budowli lub urządzeń wchodzących w skład podsystemu;</li> <li>2) kopie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli lub typu urządzeń, wraz z: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) wynikami badań typu budowli lub typu urządzenia, przeprowadzonymi przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy,</li> <li>b) dokumentacją techniczną, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>– warunkami technicznymi wykonania i odbioru,</li> <li>– dokumentacją techniczną dla budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub dokumentacją techniczno-ruchową dla urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego,</li> <li>– dowodami bezpieczeństwa lub weryfikacją tego dowodu - w przypadku urządzenia sterowania ruchem kolejowym,</li> <li>– porozumieniami w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych wraz z ich programem,</li> <li>– opinią techniczną wydaną przez zarządcę infrastruktury - w przypadku typów budowli lub typów urządzeń po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych,</li> <li>– kopią certyfikatu zgodności typu wydanego przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy;</li> </ul> </li> </ol> </li> <li>3) dokumenty potwierdzające dopuszczenie do eksploatacji tych urządzeń i budowli, określone w art. 22f ust. 7 ustawy.</li> </ol> <p>5. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2 pkt 2, jest udostępniana przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na wniosek notyfikowanej jednostki certyfikującej, która przeprowadza procedurę weryfikacji WE podsystemu.</p> <p>§ 6. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca, która przeprowadza procedurę weryfikacji WE podsystemu potwierdza certyfikatem, że część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ustawy.</p> <p>2. Na podstawie certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządcą, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający, wystawia deklarację spełnienia przez część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, wymagań określonych w przepisach wydanych</p>	
--	---	--	--	--

			<p>na podstawie art. 25ta ustawy.</p> <p>§ 7. 1. W ramach procedury weryfikacji WE notyfikowana jednostka certyfikująca monitoruje przez cały okres tworzenia podsystemu spełnianie przez ten podsystem wymagań określonych w dokumentacji technicznej.</p> <p>2. Wnioskodawca zapewnia notyfikowanej jednostce certyfikującej dostęp do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń produkcyjnych lub testujących, oraz do wszelkich innych pomieszczeń, jakie notyfikowana jednostka certyfikująca uzna za konieczne do wykonania swych zadań;</li> <li>2) dokumentacji koniecznej do przeprowadzenia monitorowania, w szczególności planów wdrażania oraz dokumentacji technicznej dotyczącej danego podsystemu lub składnika interoperacyjności.</li> </ol> <p>3. Notyfikowana jednostka certyfikująca potwierdzająca zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei przeprowadza okresowe audyty oraz dostarcza sprawozdania audytowe podmiotom odpowiedzialnym za wdrażanie podsystemu lub składnika interoperacyjności.</p> <p>4. Notyfikowana jednostka certyfikująca może:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zażądać swej obecności na niektórych etapach prac budowlanych;</li> <li>2) złożyć niezapowiedzianą wizytę na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym, podczas której może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt, oraz dostarczyć stronom odpowiedzialnym za wdrożenie podsystemów lub składników interoperacyjności sprawozdanie z inspekcji oraz, w stosownych przypadkach, sprawozdanie z kontroli;</li> <li>3) monitorować podsystem, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić - jeżeli wymaga tego właściwa TSI - jego przydatność do stosowania w planowanym otoczeniu kolejowym.</li> </ol> <p>5. Dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu jest przekazywana wnioskodawcy w celu potwierdzenia pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu lub certyfikatu weryfikacji WE podsystemu.</p> <p>6. Dokumentacja, o której mowa w ust. 5, jest załączana do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu albo deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą wnioskodawca składa do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przypadku, o którym mowa w art. 25e ust. 2 ustawy.</p> <p>7. Wnioskodawca przechowuje kopię dokumentacji, o której</p>	
--	--	--	--	--

				<p>mowa w ust. 5, przez cały okres eksploatacji podsystemu.</p> <p>8. Kopia dokumentacji, o której mowa w ust. 5, jest udostępniana na żądanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub innego krajowego organu do spraw bezpieczeństwa z państwa członkowskiego Unii Europejskiej.</p> <p>§ 9. 1. Procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.</p>	
<p>Załącznik III ust. 3</p>	<p>3. PROCEDURA WERYFIKACJI W PRZYPADKU PRZEPISÓW KRAJOWYCH</p> <p>3.1. Wprowadzenie</p> <p>Procedura weryfikacji w przypadku przepisów krajowych jest procedurą, w ramach której podmiot wyznaczony zgodnie z art. 17 ust. 3 (podmiot wyznaczony) sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem spełnia przepisy krajowe notyfikowane zgodnie z art. 17 ust. 3.</p> <p>3.2. Certyfikat weryfikacji</p> <p>Podmiot wyznaczony odpowiedzialny za procedurę weryfikacji w przypadku przepisów krajowych sporządza certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy.</p> <p>Certyfikat zawiera dokładne odesłanie do przepisu krajowego lub przepisów krajowych, zgodność z którymi podmiot wyznaczony sprawdził w procesie weryfikacji, w tym do przepisów dotyczących części objętych odstępstwem od TSI lub podlegających modernizacji lub odnowieniu.</p> <p>W przypadku przepisów krajowych dotyczących podsystemów wchodzących w skład pojazdu wyznaczony podmiot dzieli certyfikat na dwie części, z których jedna zawiera odesłanie do przepisów krajowych ściśle dotyczących kompatybilności technicznej między pojazdem a daną siecią, a druga – do wszystkich pozostałych przepisów krajowych.</p> <p>3.3. Dokumentacja techniczna</p> <p>Dokumentacja techniczna towarzysząca certyfikatowi weryfikacji w przypadku przepisów krajowych musi zostać dołączona do dokumentacji technicznej, o której mowa w pkt 2.4, i musi zawierać dane techniczne istotne dla oceny zgodności podsystemu z przepisami krajowymi.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 7 (art. 22f I 22g)</p>	<p>7) po art. 22e dodaje się art. 22f i 22g w brzmieniu:</p> <p>„Art. 22f. 1. Warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń, mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 13 pkt 2, jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego ich egzemplarza.</p> <p>2. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydaje się na czas nieokreślony, a w przypadku nowych typów lub konieczności wykonania prób eksploatacyjnych, na czas określony - przewidziany na przeprowadzenie tych prób.</p> <p>3. Organem właściwym w sprawach wydania, odmowy wydania i cofania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu jest Prezes UTK.</p> <p>4. Przed uzyskaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, typy urządzeń i typy budowli podlegają badaniom technicznym.</p> <p>5. Badanie techniczne przeprowadza jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9.</p> <p>6. Po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym badań technicznych, jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9, wydaje certyfikat zgodności typu.</p> <p>7. Kolejne urządzenia albo budowle, zgodne z typem, dla którego Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, uznaje się za dopuszczone do eksploatacji jeżeli:</p> <p>1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel przeprowadził procedurę oceny zgodności z typem, a</p>	

				<p>następnie wystawił deklarację zgodności z typem albo</p> <p>2) podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik boczniczy albo przewoźnik kolejowy wystawił deklarację zgodności z typem dla urządzeń albo budowli, które zamierza wprowadzić do eksploatacji, po uprzednim przeprowadzeniu przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9, badań technicznych niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem, zakończonych wydaniem certyfikatu zgodności z typem.</p> <p>8. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu w przypadku stwierdzenia, że typ urządzenia albo typ budowli zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy.</p> <p>9. W decyzji, o której mowa w ust. 8, Prezes UTK, w zależności od przyczyny będącej podstawą stwierdzonego zagrożenia, nakazuje:</p> <p>1) producentowi albo jego upoważnionemu przedstawicielowi odkupienie, we wskazanym terminie, odpowiednio urządzeń albo budowli zgodnych z dopuszczonym typem na żądanie podmiotów, które faktycznie nimi władają lub</p> <p>2) powiadomienie przez podmiot, który uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu odpowiednio podmiotów władających urządzeniami albo budowlami, zgodnymi z dopuszczonym typem, o stwierdzonych zagrożeniach, określając termin i sposób ich powiadomienia.</p> <p>10. W odniesieniu do sieci kolejowych warunki, o których mowa w ust. 1 i 7, dotyczą typów urządzeń i typów budowli przeznaczonych do eksploatacji w zakresie określonym w art. 25a ust. 1, w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2-4, a także w przypadku przyznania przez Prezesa UTK odstępstw, o których mowa w art. 25f ust. 5 pkt 1 i ust. 6 pkt 1.</p> <p>11. Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu nie jest wymagane dla typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w ust. 1, ujętych w TSI</p>	
--	--	--	--	--	--



				<p>jako składniki interoperacyjności i objętych deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.</p> <p>12. Przepisy ust. 1-11 stosuje się do typów pojazdów kolejowych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 13 pkt 2, przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) na bocznicach kolejowych;</li> <li>2) na infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm;</li> <li>3) w metrze;</li> <li>4) na sieci kolejowej, o której mowa w art. 25a ust. 1 pkt 1.</li> </ol> <p>13. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) tryb wydawania, odmowy wydania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;</li> <li>2) wykaz rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;</li> <li>3) zakres badań technicznych koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem;</li> <li>4) szczegółowe warunki i tryb wydawania certyfikatów zgodności typu, certyfikatów zgodności z typem oraz deklaracji zgodności z typem;</li> <li>5) procedurę oceny zgodności z typem;</li> <li>6) wzór: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu,</li> <li>b) certyfikatu zgodności typu,</li> <li>c) certyfikatu zgodności z typem,</li> <li>d) deklaracji zgodności z typem.</li> </ol> </li> </ol> <p>14. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 13, uwzględnia się:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zapewnienie sprawności stosowania procedury wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;</li> </ol>	
--	--	--	--	---	--

			<p>2) konieczność ujęcia w wykazie, o którym mowa w ust. 13 pkt 2, urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, budowli stanowiących elementy nawierzchni kolejowej, pojazdów kolejowych z napędem, wagonów i kolejowych pojazdów specjalnych;</p> <p>3) konieczność przeprowadzenia wszystkich niezbędnych badań umożliwiających stwierdzenie spełniania wymagań określonych we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach nor-malizacyjnych;</p> <p>4) wymagania i procedury w zakresie dopuszczania do eksploatacji elementów systemu kolei zawarte w przepisach Unii Europejskiej dotyczących interoperacyjności systemu kolei;</p> <p>5) moduły procedury oceny zgodności opisane w przepisach Unii Europejskiej ustanawiających wspólne ramy wprowadzania produktów do obrotu;</p> <p>6) konieczność ujednolicenia wydawanych dokumentów.</p> <p>Art. 22g. 1. Prowadzenie działalności polegającej na wykonywaniu badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawaniu certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, wymaga uzyskania zgody Prezesa UTK.</p> <p>2. Zgoda na prowadzenie działalności, o której mowa w ust. 1, może być udzielona jednostce organizacyjnej, która spełnia następujące wymagania:</p> <p>1) dysponuje personelem posiadającym wiedzę techniczną w zakresie odpowiednio typów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;</p> <p>2) jest niezależna i bezstronna w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z procesem produkcji odpowiednio typów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;</p> <p>3) dysponuje sprzętem niezbędnym do przeprowadzenia badań technicznych i certyfikacji;</p>	
--	--	--	---	--

			<p>4) uzyskała certyfikat akredytacji na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367 oraz z 2012 r. poz. 1529) w zakresie odpowiadającym prowadzonej działalności.</p> <p>3. Prezes UTK, w drodze decyzji, udziela zgody na wykonywanie przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, jeżeli jednostka ta spełnia wymagania określone w ust. 2. Decyzja wskazuje rodzaje urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych, które jednostka organizacyjna może badać i certyfikować.</p> <p>4. Prezes UTK, w drodze decyzji, odmawia udzielenia zgody na wykonywanie przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, jeżeli jednostka ta nie spełnia wymagań określonych w ust. 2.</p> <p>5. W przypadku stwierdzenia naruszeń wymagań określonych w ust. 2, Prezes UTK, w drodze decyzji, zawiesza uprawnienie do wykonywania przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, wyznaczając termin usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia.</p> <p>6. Jednostka organizacyjna uprawniona do wykonywania działalności, o której mowa w ust. 1, może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o rozszerzenie zakresu uprawnień określonych w decyzji, o której mowa w ust. 3. Prezes UTK, w drodze decyzji, rozszerza zakres uprawnień tej jednostki organizacyjnej po stwierdzeniu spełniania wymagań, o których mowa w ust. 2, w zakresie niezbędnym do przeprowadzania badań i certyfikacji rodzajów urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych objętych wnioskiem.</p> <p>7. Prezes UTK, w drodze decyzji, ogranicza zakres uprawnień przyznanych jednostce organizacyjnej w decyzji, o której mowa w ust. 3 albo 6, w razie zaprzestania spełniania wymagań określonych w ust. 2, w zakresie niezbędnym do badania i certyfikacji określonych rodzajów urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych.</p> <p>8. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa uprawnienie do wykonywania przez jednostkę organizacyjną</p>	
--	--	--	--	--

				<p>działalności, o której mowa w ust. 1, w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) bezskutecznego upływu terminu na usunięcie naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia uprawnień tej jednostki;</li> <li>2) stwierdzenia wydawania certyfikatów zgodności typu lub certyfikatów zgodności z typem bez uprzedniego przeprowadzenia wszystkich badań technicznych wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 22f ust. 13 pkt 3;</li> <li>3) ukończenia wobec jednostki organizacyjnej postępowania likwidacyjnego albo upadłościowego obejmującego likwidację majątku upadłego;</li> <li>4) złożenia przez jednostkę organizacyjną pisemnej informacji o zaprzestaniu wykonywania tej działalności.</li> </ol> <p>9. Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wykaz jednostek organizacyjnych uprawnionych do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem wraz ze wskazaniem zakresu ich uprawnień.”;</p>	
<b>Decyzja Komisji nr 2011/633/UE</b>					
Art. 5 ust. 5	Dane dotyczące prywatnych bocznic oddanych do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury zgodnie z krajowym planem wdrażania, o którym mowa w art. 6 ust. 1, nie później jednak niż w terminie siedmiu lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.	T	<b>Art. 1 pkt 1</b>	<p>1) art. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się także do:</p> <p>(...)</p> <p>2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 4a, 5a-8 i 10, art. 23 ust. 3-5 oraz art. 23a-23j;</p> <p>(...)</p> <p>2) w art. 4:</p> <p>a) po pkt 6e dodaje się pkt 6f w brzmieniu:</p> <p>„6f) krajowy rejestr infrastruktury (RINF) – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”</p>	
Art. 5 ust. 1	Państwa członkowskie dopilnowują, aby niezbędne dane były gromadzone i umieszczane w ich krajowych rejestrach infrastruktury zgodnie z ust. 2-5. Państwa	T	<b>Art. 1 pkt 3 lit b</b>	<p>3) w art. 13:</p> <p>b) w ust. 2:</p>	

Załącznik pkt. 1.3	członkowskie dopilnowują, aby dane te były wiarygodne i aktualizowane.  Odpowiedzialność Państwa członkowskie decydują o tym, które podmioty są odpowiedzialne za utworzenie i utrzymywanie rejestru infrastruktury.			po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:  „7a) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru infrastruktury (RINF);”	
Art. 5	<p>1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby niezbędne dane były gromadzone i umieszczane w ich krajowych rejestrach infrastruktury zgodnie z ust. 2-5. Państwa członkowskie dopilnowują, aby dane te były wiarygodne i aktualizowane.</p> <p>2. Dane dotyczące infrastruktur w zakresie korytarzy towarowych, określonych w załączniku do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010, gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.</p> <p>3. Dane dotyczące infrastruktur dopuszczonych do eksploatacji po wejściu w życie dyrektywy 2008/57/WE i przed wejściem w życie niniejszej decyzji, niebędące danymi określonymi w ust. 2, gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.</p> <p>4. Dane dotyczące infrastruktur dopuszczonych do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE, niebędące danymi określonymi w ust. 2, gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury zgodnie z krajowym planem wdrażania, o którym mowa w art. 6 ust. 1, nie później jednak niż w terminie pięciu lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.</p> <p>5. Dane dotyczące prywatnych bocznic oddanych do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury zgodnie z krajowym planem wdrażania, o którym mowa w art. 6 ust. 1, nie później jednak niż w terminie siedmiu lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.</p> <p>6. Dane dotyczące infrastruktur dopuszczonych do eksploatacji po wejściu w życie niniejszej decyzji</p>	T	<b>Art. 1 pkt 14 oraz projekt Rozporządzenia a Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki morskiej z dnia ..... 2013 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej</b>	<p>22) art. 25g otrzymuje brzmienie: „Art. 25g. 1. Prezes UTK prowadzi krajowy rejestr infrastruktury (RINF) w postaci elektronicznej, zgodnie z przepisami wydanymi przez Komisję Europejską dotyczącymi wspólnej specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej.</p> <p>2. W krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) gromadzi się dane umożliwiające identyfikację bocznic kolejowych oraz określonych części infrastruktury kolejowej wraz ze wskazaniem charakterystyki i parametrów technicznych podsystemów strukturalnych, z których te części się składają.</p> <p>3. Zarządcy i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do przekazywania Prezesowi UTK danych dotyczących zarządzanej przez nich infrastruktury kolejowej oraz bocznic kolejowych, które podlegają publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).</p> <p>4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi UTK przez zarządców i użytkowników bocznic kolejowych danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF);</p> <p>2) sposób prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury (RINF), w tym:</p> <p>a) sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z krajowego rejestru infrastruktury (RINF),</p> <p>b) częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF);</p> <p>3) wzór krajowego rejestru infrastruktury (RINF), szczegółowy</p>	

<p>Załącznik pkt. 1.3</p>	<p>umieszcza się w krajowym rejestrze infrastruktury niezwłocznie po dopuszczeniu danych infrastruktur do eksploatacji oraz niezwłocznie po utworzeniu rejestru, o którym mowa w art. 2 ust. 1.</p> <p>Odpowiedzialność Państwa członkowskie decydują o tym, które podmioty są odpowiedzialne za utworzenie i utrzymywanie rejestru infrastruktury.</p>			<p>zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.</p>	
<p>Załącznik pkt 3</p>	<p>CECHY REJESTRU INFRASTRUKTURY</p> <p>3.1. Struktura sieci kolejowej w odniesieniu do rejestru</p> <p>1) Na potrzeby rejestru infrastruktury każde państwo członkowskie dokonuje podziału swojej sieci kolejowej na odcinki linii oraz punkty operacyjne. Ten poziom rejestru określa się jako poziom makro.</p> <p>2) Pozycje podlegające publikacji w odniesieniu do "odcinka linii", związane z podsystemami "Infrastruktura", "Energia" i "Sterowanie", przypisuje się do elementu infrastruktury "tor", który określa się jako poziom mikro.</p> <p>3) Pozycje podlegające publikacji w odniesieniu do "punktu operacyjnego", związane z podsystemem "Infrastruktura", przypisuje się do elementów infrastruktury "tor" i "bocznica", które określa się jako poziom mikro.</p> <p>3.2. Pozycje przeznaczone do rejestru infrastruktury</p> <p>1) Pozycje i format pozycji publikuje się zgodnie z tabelą 1.</p> <p>2) Pozycje określone w tabeli 1 jako "obowiązkowe" publikuje się we wszystkich przypadkach. Pozycje określone w tabeli 1 jako "inne" są zależne od kontekstu i publikuje się je stosownie do wymagań państw członkowskich.</p> <p>3) Zastosowanie pozycji w odniesieniu do typu sieci w tabeli 1 jest wyszczególnione przy użyciu następujących skrótów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "TSI" - linie zweryfikowane w stosunku do TSI,</li> <li>- "istniejąca" - linie dopuszczone do eksploatacji</li> </ul>			<p>5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:</p> <p>1) przepisy Unii Europejskiej dotyczące krajowych rejestrów infrastruktury;</p> <p>2) potrzebę zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami prowadzonymi przez zarządców w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej;</p> <p>3) parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych ujęte w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).”;</p> <p>Oraz projekt Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki morskiej z dnia ..... 2013 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej:</p> <p>§ 1. Rozporządzenie określa:</p> <p>1) warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury kolejowej, zwanym dalej „rejestrem RINF”;</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru RINF, w tym:</p> <p>a) sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z rejestru RINF,</p> <p>b) częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w rejestrze RINF;</p> <p>3) wzór rejestru RINF, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.</p>	

<p>Załącznik Tabela 1</p>	<p>przed wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE i dotychczas niezweryfikowane w stosunku do TSI, – "TEN CR" (linie transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych), "TEN HS" (linie transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości), "poza TEN" (linie poza siecią transeuropejską) - linie należące do odpowiedniego typu sieci bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie, – "wszystkie" - wszystkie linie Unii.</p> <p>Tabela 1 Pozycje rejestru infrastruktury</p>			<p>§ 2. Prezes UTK prowadzi rejestr RINF we wspólnym interfejsie użytkownika (CUI), o którym mowa w art. 4 decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1).</p> <p>§ 3. Wzór rejestru RINF, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.</p> <p>§ 4. 1. Zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekazują Prezesowi UTK dane rejestrowe podlegające publikacji w rejestrze RINF dotyczące danej infrastruktury w terminie jednego miesiąca od dopuszczenia do eksploatacji tej infrastruktury.</p> <p>2. Czynności, o których mowa w ust. 1 zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują dostarczając Prezesowi UTK wypełniony formularz przekazania danych rejestrowych podlegających publikacji w rejestrze RINF, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do rozporządzenia.</p> <p>3. Na podstawie otrzymanego formularza, o którym mowa w ust. 2 Prezes UTK wprowadza do rejestru RINF wyszczególnione w formularzu dane rejestrowe przy najbliższej aktualizacji, o której mowa w § 8.</p> <p>§ 5. 1. W przypadku zmiany danych rejestrowych dotyczących infrastruktury kolejowej zarejestrowanej w rejestrze RINF, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych powiadamiają Prezesa UTK o zmianie danych rejestrowych w terminie jednego miesiąca od zaistnienia danej zmiany.</p> <p>2. Czynności, o których mowa w ust. 1 zarządcy infrastruktury i</p>	
-------------------------------	--	--	--	--	--

				<p>użytkownicy bocznic kolejowych wykonują dostarczając Prezesowi UTK wypełniony formularz zmiany danych rejestrowych w rejestrze RINF, którego wzór stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia.</p> <p>3. Na podstawie otrzymanego formularza, o którym mowa w ust. 2 Prezes UTK wprowadza zmiany w rejestrze RINF w zakresie wyszczególnionych w formularzu danych rejestrowych przy najbliższej aktualizacji, o której mowa w § 8.</p> <p>§ 6. W przypadku likwidacji infrastruktury kolejowej zarejestrowanej w rejestrze RINF, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych powiadamiają o tym Prezesa UTK w terminie jednego miesiąca od likwidacji danej infrastruktury.</p> <p>2. Czynności, o których mowa w ust. 1 zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują dostarczając Prezesowi UTK wypełniony formularz usunięcia danych rejestrowych z rejestru RINF, którego wzór stanowi załącznik nr 4 do rozporządzenia.</p> <p>3. Na podstawie otrzymanego formularza, o którym mowa w ust. 2 Prezes UTK usuwa z rejestru RINF wyszczególnione w formularzu dane rejestrowe przy najbliższej aktualizacji, o której mowa w § 8.</p> <p>§ 7. Formularze, o których mowa w § 4 ust. 2, § 5 ust. 2 i § 6 ust. 2, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekazują Prezesowi UTK w wersji papierowej oraz elektronicznej.</p> <p>§ 8. Rejestr RINF podlega aktualizacji przynajmniej co trzy miesiące.</p>	
<b>Rozporządzenie Komisji (UE) nr 455/2011</b>					
<b>Art. 3 ust. 2 lit. c</b>	c) „organ certyfikujący” oznacza organ wyznaczony zgodnie z art. 10, odpowiedzialny za certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w oparciu o kryteria określone w załączniku II;	T	<b>Art. 1 pkt 3 lit. a Art. 1</b>	3) w art. 13 a) w ust. 1a pkt 3 otrzymuje brzmienie:	



<p><b>Art. 4 ust. 2 lit. b-d</b></p> <p><b>Art. 7 ust. 7</b></p>	<p>1. System utrzymania musi obejmować następujące funkcje:</p> <p>b) funkcja rozwoju utrzymania, która umożliwi przyjęcie odpowiedzialności za zarządzanie dokumentacją dotyczącą utrzymania, w tym zarządzanie konfiguracją, w oparciu o dane projektowe i operacyjne, jak również o wyniki działań i korzyści z doświadczenia;</p> <p>c) funkcja zarządzania utrzymaniem taboru, które umożliwia zarządzanie wycofaniem wagonu towarowego do celów utrzymania i jego przywróceniu do eksploatacji po zakończeniu utrzymania; oraz</p> <p>d) funkcja przeprowadzania utrzymania, które umożliwia przeprowadzanie wymaganego utrzymania technicznego wagonu towarowego lub jego części, włącznie z dokumentacją dotyczącą dopuszczenia do użytkowania.</p> <p>7. Jeżeli organ certyfikujący stwierdzi, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie przestał spełniać wymogi, na podstawie których wydano certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, wtedy, w zależności od stopnia braku zgodności z wymogami, uzgadnia on z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie plan naprawczy, ogranicza zakres stosowania certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikat ten zawiesza.</p> <p>W przypadku utrzymującego się niespełniania wymogów związanych z certyfikacją lub nierealizowania ewentualnego planu naprawczego, organ certyfikujący ogranicza zakres certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikat ten cofa, podając uzasadnienie swojej decyzji oraz informację o procedurze i terminie odwołania, wraz z danymi teleadresowymi organu odwoławczego.</p>		<p><b>pkt 13</b></p>	<p>„3) pełnienie funkcji organu certyfikującego określonego w art. 3 ust. 2 lit. c rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011, str. 22, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 445/2011”;</p> <p>13) w art. 23j ust. 4-6 otrzymują brzmienie:</p> <p>„4. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz podmioty zajmujące się utrzymaniem wagonów towarowych, wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w art. 4 ust. 1 lit. b-d rozporządzenia (UE) nr 445/2011, podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonym w art. 4-8 tego rozporządzenia.</p> <p>5. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje certyfikaty, odmawia ich wydania, ogranicza zakres stosowania, zmienia, zawiesza, cofa oraz przedłuża ważność certyfikatów, jeżeli zachodzą przesłanki określone w art. 7 rozporządzenia (UE) nr 445/2011.</p> <p>6. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom, o których mowa w ust. 4, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011.”;</p> <p>14) w art. 24 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:</p> <p>„4a. Przepisów ust. 1-4 nie stosuje się do wagonów towarowych, dla których podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych wydał zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji, określone w art. 3 ust. 2 lit. f i g rozporządzenia (UE) nr 445/2011.”;</p>	
<p><b>POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU<sup>4)</sup></b></p>					

Jedn. Red.	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
<b>Art. 1 pkt 2 lit b i c oraz g</b>	<p>b) pkt 14-15 otrzymują brzmienie:</p> <p>„14) typ budowli – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;</p> <p>14a) typ urządzenia - urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;</p> <p>15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia;”,</p> <p>c) uchyla się pkt 16 i 16a, oraz</p> <p>g) pkt 36a otrzymuje brzmienie:</p> <p>„36a) dopuszczenie do eksploatacji typu - czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia do użytkowania kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;”;</p>	<p>Zmiana brzmienia pkt 14-15 spowodowana jest koniecznością dostosowania istniejącego krajowego systemu dopuszczeń do systemu dopuszczeń wynikającego z wdrożenia dyrektywy 2011/18/WE.</p> <p>Usunięcie definicji w pkt 16 i 16a jest konsekwencją zmian wprowadzonych w pkt 14-15 i ma na celu uspoźnienie nazewnictwa ustawie.</p>
<b>Art. 1 pkt 3 lit a</b>	<p>po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:</p> <p>„3a) przyznawanie, odmowa przyznania, cofanie, zawieszanie i zmiana zakresu uprawnień dla jednostki organizacyjnej do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, a także kontrola spełniania przez jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania tych czynności wymagań określonych w art. 22g ust. 2;”;</p>	<p>Art. 1 pkt 3 lit. a – dodanie przepisu w art. 13 ust. 3 pkt 3a jest spowodowane dodaniem procedury przyznawania, odmawiania przyznania, cofania, zawieszania i zmiany zakresu uprawnień jednostkom organizacyjnym do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, a także kontroli spełniania przez jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania tych czynności wymagań określonych w art. 22g ust. 2. Zadania w tym zakresie zostały nadane Prezesowi UTK, jako krajowej władzy bezpieczeństwa. Wprowadzenie tych zapisów jest konsekwencją wdrożenia dyrektywy 2011/18./UE, która zobowiązuje do stworzenia krajowej procedury dopuszczeń w taki sposób aby była ona spójna z procedurą dopuszczeń na podstawie TSI.</p>
<b>Art. 1 pkt 3 lit b</b>	<p>pkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3) wydawanie, odmowa wydania i cofanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;”;</p>	<p>Zmiana brzmienia pkt 3 wynika ze zmiany definicji zawartej w art. 1 pkt 2 lit b projektu ustawy (art. 4 pkt 15 ustawy o tk) – świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu</p> <p>Wprowadzenie tych zapisów jest konsekwencją wdrożenia dyrektywy 2011/18./UE, która zobowiązuje do stworzenia krajowej procedury dopuszczeń w taki sposób aby była ona spójna z procedurą dopuszczeń na podstawie TSI.</p>
<b>Art. 1 pkt 5 lit b tiret</b>	<p>5) w art. 16 w ust. 2 w pkt 1 w lit. b tiret pierwsze i drugie otrzymują brzmienie:</p> <p>„– budowli - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7.000</p>	<p>Zmiana o charakterze redakcyjnym w związku z koniecznością dostosowania brzmienia art. 16 do zmian definicji zawartych w art. 4 pkt 14 i 15 (zob. uzasadnienie do art. 1 pkt 2 lit. b i c).</p>

<b>pierwsze i drugie</b>	euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a, – urządzenia - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7.000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,”;	
<b>Art. 1 pkt 6 lit a-c</b>	6) w art. 19: a) w ust. 1: pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń,”; uchyla się pkt 5, b) w ust. 2: pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych;”, c) w ust. 3: - pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) wykaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;”, - uchyla się pkt 3;	Art. 1 pkt 6 lit. a – zmiany przepisów wprowadzone w art. 19 ust. 1 wynikają z konieczności ujednoczenia nazewnictwa i doprecyzowania zakresu dokumentów dopuszczających do eksploatacji urządzenia, budowle oraz pojazdy kolejowe, wydawanych przez Prezesa UTK dla zarządców zwolnionych z obowiązku autoryzacji bezpieczeństwa. Art. 1 pkt 6 lit. b – zmiany przepisów wprowadzone w art. 19 ust. 2 wynikają z konieczności ujednoczenia nazewnictwa i doprecyzowania zakresu dokumentów dopuszczających do eksploatacji pojazdy kolejowe, wydawanych przez Prezesa UTK dla przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa. Art. 1 pkt 6 lit. c – zmiany przepisów wprowadzone w art. 19 ust. 3 wynikają z konieczności ujednoczenia nazewnictwa i doprecyzowania zakresu dokumentów dopuszczających do eksploatacji urządzenia, budowle oraz pojazdy kolejowe, wydawanych przez Prezesa UTK dla użytkowników bocznic kolejowych.
<b>Art. 1 pkt 8</b>	8) w art. 23 uchyla się ust. 1, 2 i 6-8;	Art. 1 pkt 8 – uchylono przepisy art. 23 ust. 1, 2 oraz 6-8, które dotychczas określały zasady i tryb wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, w związku ze zmianami w sposobie uzyskiwania tych dokumentów i wprowadzania urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, które zostały określone w nowododawanych art. 22f i 22g.
<b>Art. 1 pkt 10</b>	w art. 23b: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1c w brzmieniu: „1a. Pojazdy kolejowe niezgodne z TSI podlegają weryfikacji obejmującej badania: 1) zgodności z krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t, 2) zgodności z siecią kolejową, w szczególności w zakresie zgodności charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami, 3) parametrów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1	Art. 1 pkt 10 lit. a – nowoprojektowane przepisy oraz zmiany w art. 23b uszczegóławiają procedurę dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI oraz ujednolicają stosowane nazewnictwo w celu ułatwienia interpretacji przepisów w zakresie dopuszczania do eksploatacji pojazdów. Projektowany przepis nakłada obowiązek przeprowadzania badań pojazdów niezgodnych z TSI. Obowiązek ten dotyczy tylko pojazdów nowych, lub modernizowanych. Nie dotyczy natomiast pojazdów dotychczas dopuszczonych posiadających świadectwo dopuszczenia typu. Art. 1 pkt 10 lit. b – zmiana w art. 23b ust. 10 wynika z konieczności doprecyzowania zakresu dokumentacji dołączanej do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI. Zmiany tych zapisów są wprowadzane w celu poprawy jakości wdrożenia dyrektywy 2008/57/WE, która zobowiązuje do stworzenia procedury dopuszczeń pojazdów niezgodnych z TSI w taki sposób aby była ona spójna z procedurą dopuszczeń na podstawie TSI.

	<p>przeprowadzane przez podmioty uprawnione do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8.</p> <p>1b. Po zakończeniu z wynikiem pozytywnym badań, o których mowa w ust. 1a, podmiot uprawniony wydaje certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.</p> <p>1c. Na podstawie certyfikatu weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot, który wystąpił o przeprowadzenie weryfikacji, wydaje deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.”</p> <p>b) ust. 10 otrzymuje brzmienie:  „10. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, są rozpatrywane nie później niż w terminie dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentami określonymi odpowiednio w art. 23e ust. 1 albo 2.”;</p>	
<p><b>Art. 1 pkt 12</b></p>	<p>12) w art. 23g ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, występuje dysponent albo producent pojazdu kolejowego, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo podmiot uprawniony, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8, w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.”;</p>	<p>W związku z określeniem w przepisach wydawanych na podstawie art. 25 ta wykazu podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, niezbędne jest dokonanie zmian redakcyjnych w tym przepisie wskazujących na obowiązek załączenia przez wnioskodawcę wyników badań przeprowadzonych przez ten podmiot.  Zmiany tych przepisów są wprowadzane w celu poprawy jakości wdrożenia dyrektywy 2008/57./WE, która zobowiązuje do stworzenia procedury dopuszczeń pojazdów niezgodnych z TSI w taki sposób aby była ona spójna z procedurą dopuszczeń na podstawie TSI.</p>
<p><b>Art. 1 pkt 16</b></p>	<p>16) art. 25b otrzymuje brzmienie:  „Art. 25b. 1. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 11-13 i 16, art. 14-18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4-7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 38-40, art. 40b-40f, art. 40h, 40i, art. 41, art. 41b, art. 41c oraz art. 43a-44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.</p> <p>2. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań</p>	<p>Zmiana brzmienia art. 25b spowodowana jest koniecznością zaktualizowania odniesienia do ustawy o systemie oceny zgodności, które są zawarte w treści tego artykułu.</p>

	dotyczących interoperacyjności systemu kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 11-13 i 16, art. 12, art. 13a-18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4-7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 37-40m oraz art. 43a-45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.”;	
<b>Art. 1 pkt 19</b>	19) w art. 25d: a) w ust. 1 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2) sieci kolejowych albo ich części nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI, lub 3) typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w art. 22f ust. 1, nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności, lub”;	Art. 1 pkt 19 lit. a – zmiany w art. 25d ust. 1 pkt 2 i 3 mają na celu doprecyzowanie terminologii w zakresie podsystemów nieobjętych zakresem stosowania TSI lub elementów podsystemów strukturalnych nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności; Art. 1 pkt 19 lit. b – uchylenie ust. 6 w art. 25d spowodowane jest zmianą podmiotu wyznaczonego do przeprowadzania badań elementów podsystemów strukturalnych w przypadkach: 1) sieci kolejowej lub jej części nieobjętej obowiązkiem stosowania TSI; 2) budowli i urządzeń wchodzących w skład podsystemu strukturalnego, nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności; 3) objętych odstępstwami od stosowania wymagań zawartych w TSI; 4) ujętych we właściwych TSI jako przypadki szczególne lub punkty otwarte dla których konieczne jest zastosowanie wymagań zawartych w krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych. Zmiany tych przepisów są wprowadzane w celu poprawy jakości wdrożenia dyrektywy 2008/57./WE, która zobowiązuje do stworzenia krajowej procedury dopuszczeń do eksploatacjiw taki sposób aby aby była ona spójna z procedurą dopuszczeń na podstawie TSI.
<b>Art. 1 pkt 21</b>	21) art. 25f otrzymuje brzmienie: „Art. 25f. 1. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający, może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, w przypadku: 1) publikacji nowych TSI w czasie: a) projektowania lub budowy nowego podsystemu, albo b) modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu albo jego części będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem zobowiązań umownych; 2) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu - gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu;	Zmiany w art. 25f wprowadzane są w celu uszczegółowienia przesłanek i procedur przyznawania odstępstw od stosowania wymagań zawartych w TSI oraz zakresu dokumentacji dołączanej do wniosku o przyznanie odstępstwa. Dotychczasowa praktyka w przypadku rozpatrywania wniosków o odstępstwa wykazała iż zmieniane przepisy były nieprecyzyjne co prowadziło do odmiennej interpretacji. Zmiany tych zapisów są wprowadzane w celu poprawy jakości wdrożenia dyrektywy 2008/57./WE.

<p>3) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu - gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>4) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej - gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI;</p> <p>5) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tego, który jest stosowany na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się dokumentację w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej zawierającą:</p> <p>1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów realizacji przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei;</p> <p>2) odniesienie do TSI, których dotyczy wnioski o przyznanie odstępstwa;</p> <p>3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;</p> <p>4) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;</p> <p>5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące na konieczność udzielenia odstępstwa;</p> <p>6) inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa.</p> <p>3. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje o planowanym odstępstwie wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2, w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej, a także opis środków, jakie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.</p> <p>4. Po przekazaniu informacji, o której mowa w ust. 3, Prezes UTK, zawiesza postępowanie w sprawie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI do czasu wydania opinii przez Komisję Europejską.</p> <p>5. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:</p> <p>1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI po uprzednim uzyskaniu</p>	
--	--

	<p>pozytywnej opinii Komisji Europejskiej, albo</p> <p>2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności, wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4.</p> <p>6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 5, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:</p> <p>1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI jeżeli Komisja Europejska:</p> <p>a) wydała pozytywną opinię, nie później niż w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo</p> <p>b) nie wydała opinii w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo</p> <p>2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI:</p> <p>a) po uzyskaniu negatywnej opinii Komisji Europejskiej, wydanej nie później niż w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo</p> <p>b) jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 2, 3, albo 5.</p> <p>7. Niezależnie od złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej, w terminie roku od dnia wejścia w życie każdej TSI, wykaz projektów prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.”;</p>	
<b>Art. 2</b>	<p>Art. 2. Do postępowań w sprawie wydania, przedłużenia ważności, zmiany lub cofnięcia świadectwa bezpieczeństwa, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.</p>	<p>Art. 2 – w związku ze zmianami dotyczącymi zakresu dokumentów, które należy przedstawić Prezesowi UTK w celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa (zgodnie z art. 1 pkt 5 ustawy zmieniającej zastąpiono wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, wykazem eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, urządzeń i budowli) rozstrzygnięto, że do postępowań, które znajdują się w toku w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>
<b>Art. 3</b>	<p>Art. 3. 1. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do wykonywania przewozów kolejowych zgodnie z warunkami określonymi w tych dokumentach.</p> <p>2. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do prowadzenia ruchu kolejowego zgodnie z warunkami określonymi w tych dokumentach.</p> <p>3. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony może zostać wydane na dotychczasowych zasadach na urządzenia przeznaczone do</p>	<p>Art. 3 –reguluje kwestię prowadzenia postępowań dotyczących świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Mając na uwadze, iż w przypadku konieczności wykonania prób eksploatacyjnych świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydaje się na czas określony, rozstrzygnięto, że również w odniesieniu do urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, dla których wydano takie świadectwo, postępowanie w celu wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony może być prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów.</p>

	<p>prowadzenia ruchu kolejowego, budowie przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdy kolejowe, na które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony.</p> <p>4. Do postępowań dotyczących wydania oraz cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.</p>	
<b>Art. 4</b>	<p>Art. 4. Jednostki, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zostały upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 7 pkt 1 lit. b ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, mogą wykonywać badania w zakresie określonym w tych przepisach, a także wydawać certyfikaty zgodności typu i certyfikaty zgodności z typem dla typów urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, do badania których są upoważnione, nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2015 r.</p>	<p>Art. 4 – zgodnie z omawianym przepisem jednostki wskazane w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. poz. 919) będą mogły wykonywać badania, a także wydawać certyfikaty, o których mowa w art. 22f ust. 6 i 7 pkt 2 ustawy zmienianej, bez konieczności uzyskania zgody Prezesa UTK w trybie określonym w art. 22g, do dnia 31 grudnia 2015 r. Z dniem 1 stycznia 2016 r. dotychczasowe uprawnienia tych jednostek wygasną z mocy ustawy. W celu kontynuowania działalności polegającej na wykonywaniu badań technicznych i certyfikacji urządzeń i budowli stosowanych w kolejnictwie jednostki te powinny przed dniem 1 stycznia 2015 r. uzyskać decyzję Prezesa UTK wydaną na warunkach i w trybie określonych w projektowanym art. 22g.</p>
<b>Art. 5 i 6</b>	<p>Art. 5. Do postępowań w sprawie przyznania odstępstwa od stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności, o których mowa w art. 25f ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>Art. 6. 1. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.</p> <p>2. Pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, deklaracje weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracje zgodności z typem, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do ubiegania się o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.</p> <p>3. Do postępowań dotyczących zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.</p>	<p>Art. 5 i 6 – w przepisie rozstrzygnięto, że wydane zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji typu jak również dokumenty wytworzone w toku procedury weryfikacji WE przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność, a postępowania prowadzone przez Prezesa UTK w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, dotyczące wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów należy prowadzić zgodnie z dotychczasowym brzmieniem przepisów ustawy o transporcie kolejowym.</p>
<b>Art. 7</b>	<p>Art. 7. Zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekażą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane rejestrowe ujęte w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) dotyczące infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych dopuszczonych do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w zakresie:</p>	<p>Art. 7 – przepis określa harmonogram przekazania danych dotyczących infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych do krajowego rejestru infrastruktury (RINF). Terminy na przekazywanie tych danych przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych określono zgodnie z art. 5 decyzji 2011/633/UE.</p>



	<p>1) infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład korytarzy towarowych nr 5 i 8 określonych w załączniku do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22), w przypadku utworzenia tych korytarzy:</p> <p>a) przed dniem 16 grudnia 2014 r. - w terminie do dnia 16 marca 2015 r.,</p> <p>b) po dniu 15 grudnia 2014 r. - w terminie trzech miesięcy od dnia utworzenia danego korytarza;</p> <p>2) infrastruktury kolejowej innej niż określona w pkt 1, dopuszczonej do eksploatacji:</p> <p>a) przed dniem 19 lipca 2008 r. - w terminie do dnia 16 marca 2017 r.,</p> <p>b) po dniu 18 lipca 2008 r. i przed dniem 16 marca 2012 r. - w terminie do dnia 16 marca 2015 r.,</p> <p>c) po dniu 15 marca 2012 r. - w terminie sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;</p> <p>3) bocznic kolejowych – w terminie do dnia 16 marca 2019 r.</p>	
<b>Art. 8</b>	<p>Art. 8. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>	<p>Art. 8 – przepis dotyczący zachowania w mocy rozporządzenia z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. poz. 559 oraz z 2013 r. poz. 131), Zmiany w art. 16 ust. 2 pkt 1 lit. b tiret pierwsze i drugie nie powodują niezgodności przepisów obecnie obowiązującego rozporządzenia z projektowaną nowelizacją. Zmiana brzmienia przywołanych przepisów jest konsekwencją zmian definicji określonych w nowelizowanym art. 4 pkt 14 i 14a tej ustawy.</p>
<b>Art. 9</b>	<p>Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.</p>	<p>Art. 9 – wejście w życie z zachowaniem sześciomiesięcznego okresu vacatio legis wynika z wprowadzenia w projektowanej nowelizacji istotnych zmian w zakresie sposobu wprowadzania do eksploatacji typów urządzeń, budowli i określonych pojazdów kolejowych. Niezbędne jest zatem wyznaczenie adekwatnego terminu na przystosowanie się producentów, podmiotów zamawiających, wykonawców, importerów, inwestorów, dysponentów, zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic do zmian wprowadzonych tym aktem prawnym.</p>

61

Warszawa, 6 maja 2013 r.



Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE - 920 - 857 -12/kz,pr/4  
DPUE.920.399.2013 / 6

dot.: RM-10-25-13 z 30.04.2013 r.

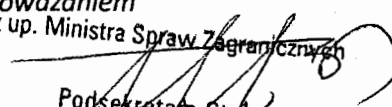
Pan  
Maciej Berek  
Sekretarz Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz.U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej.

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie przedstawić poniższą opinię.

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem  
z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
  
Podsekretarz Stanu  
Artur Nowak-Far

Do wiadomości:

Pan Sławomir Nowak  
Minister Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej

w ślad za faksem 9-05-2013

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**  
**I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania**

Na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Wykaz czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokość tych opłat określa załącznik do rozporządzenia.

**§ 2.** Opłaty, o których mowa w § 1, pobiera się:

1) przy składaniu wniosku o:

- a) wydanie, przedłużenie ważności i zmianę autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa części A i B, świadectwa bezpieczeństwa oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych dokumentów,
- b) wydanie certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz za kontrolę spełniania warunków lub wymagań zawartych w tym certyfikacie,
- c) wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:
  - podsystemów strukturalnych składających się na system kolei,
  - nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego, nieobjętego technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”,

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233 poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460 i 951.

- d) wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych dokumentów
  - 100% minimalnej stawki opłaty dla danego rodzaju czynności, a pozostałą część opłaty przy wydawaniu dokumentu;
- 2) przy wydawaniu dokumentów na podstawie wniosku o:
  - a) wydanie, przedłużenie ważności, aktualizowanie danych zawartych w licencji maszynisty i wydanie wtórników licencji oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych dokumentów,
  - b) nadanie i zmianę europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) oraz za dokonanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych,
  - c) wyrejestrowanie pojazdu kolejowego,
  - d) odstępstwo od stosowania TSI w przypadkach, o których mowa w art. 25f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”
    - 100% opłaty;
- 3) w każdym roku kalendarzowym za nadzór nad:
  - a) ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,
  - b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności
    - 100% opłaty płatnej w terminie 30 dni od dnia sporządzenia dokumentu pokontrolnego;
- 4) za czynności związane z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6 ustawy, o ile polegają one na wykonywaniu badań i pomiarów – 50% minimalnej stawki opłaty dla danego rodzaju czynności przy rozpoczęciu kontroli, a pozostałą część opłaty przy odbiorze protokołu kontroli.

**§ 3.** Wysokość opłat za wydanie, przedłużenie ważności i zmianę autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectw bezpieczeństwa oraz za wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych:

- 1) wpisanych do rejestru zabytków, zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.<sup>3)</sup>), lub do inwentarza muzealiów, zgodnie z ustawą z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz. U. z 2012 r. poz. 987), i eksploatowanych w celu prowadzenia przewozów okolicznościowych pociągami „Retro” – wynosi 10% opłaty dla danego rodzaju czynności;
- 2) eksploatowanych w celach rekreacyjno-wypoczynkowych, w tym kolei wąskotorowych – wynosi 20% opłaty dla danego rodzaju czynności.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>4)</sup>

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ**

**W porozumieniu:**

**Minister Finansów**

---

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 238, poz. 2390, z 2006 r. Nr 50, poz. 362 i Nr 126, poz. 875, z 2007 r. Nr 192, poz. 1394, z 2009 r. Nr 31, poz. 206 i Nr 97, poz. 804 oraz z 2010 r. Nr 75, poz. 474 i Nr 130, poz. 871.

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. poz. 559 oraz z 2013 r. poz. 131), które na podstawie art. 8 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658) utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

WYKAZ CZYNNOŚCI WYKONYWANYCH PRZEZ PREZESA URZĘDU  
TRANSPORTU KOLEJOWEGO, ZA KTÓRE POBIERANE SĄ OPŁATY, ORAZ  
WYSOKOŚĆ TYCH OPŁAT

Nr poz.	Rodzaj czynności	Wysokość opłat (PLN)				
		Pracochłonność				
1	2	3	4	5	6	7
I.	Dotyczące autoryzacji bezpieczeństwa	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie dokumentu autoryzacji bezpieczeństwa	7000	9000	12000	15000	równowartość w złotych 5.500 euro*
2.	Przedłużanie ważności autoryzacji bezpieczeństwa	4000	7000	8000	9000	10000
3.	Zmiana autoryzacji bezpieczeństwa	2000	2500	3000	4000	5000
II.	Dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa - część A	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie dokumentu certyfikatu bezpieczeństwa - część A	7000	9000	12000	15000	równowartość w złotych 5.500 euro*
2.	Przedłużanie ważności certyfikatu bezpieczeństwa - część A	4000	7000	8000	9000	10000
3.	Zmiana certyfikatu bezpieczeństwa - część A	2000	2500	3000	4000	5000
III.	Dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa - część B	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie dokumentu certyfikatu bezpieczeństwa - część B	4000	5000	6000	9000	równowartość w złotych 5.500 euro*
2.	Przedłużanie ważności certyfikatu bezpieczeństwa - część B	3000	5000	6000	8000	10000
3.	Zmiana certyfikatu bezpieczeństwa - część B	2000	2500	3000	4000	5000
IV.	Dotyczące świadectw bezpieczeństwa	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin

1.	Wydawanie dokumentu świadectwa bezpieczeństwa	3000	5000	7000	10000	równowartość w złotych 5.500 euro*
2.	Przedłużanie ważności świadectwa bezpieczeństwa	1500	2500	3500	5000	7000
3.	Zmiana świadectwa bezpieczeństwa	800	1000	1500	2000	3500
V.	Wydawanie certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz za kontrolę spełniania warunków zawartych w tym certyfikacie	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
		7000	9000	10000	12000	równowartość w złotych 5.500 euro*
VI.	Dotyczące licencji maszynisty - wydawanie, przedłużanie ważności, aktualizowanie danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji					
1.	W przypadku złożenia wniosku przy pomocy systemu teleinformatycznego prowadzonego przez Prezesa UTK					100
2.	W przypadku złożenia wniosku w inny sposób niż w pkt 1					200
VII.	Dotyczące zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych	4000	6000	7000	10000	równowartość w złotych 3.000 euro*
2.	Wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego nieobjętego TSI	4000	6000	7000	10000	równowartość w złotych 3.000 euro*
VIII.	Dotyczące prowadzenia spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa od stosowania TSI w przypadkach, o których mowa w art. 25f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
		1100	2000	4000	6000	12000
IX.	Dotyczące europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN)					
1.	Nadawanie i zmiana europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów					200 za pojazd

	kolejowych, z wyjątkiem zmiany kodu interoperacyjności <sup>1)</sup>					
2.	Zmiana kodu interoperacyjności					20 za pojazd
3.	Dotyczące wyrejestrowania pojazdu kolejowego					opłata maksymalna równowartość w złotych 25 euro* za pojazd
4.	Wyrejestrowanie pojazdu kolejowego					50 za pojazd
X.	Dotyczące świadectw dopuszczenia do eksploatacji					
1.	Dla budowli - na typ:	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
1.1.	Skrzyżowania torów kolejowych	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
1.2.	Rozjazdu kolejowego	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7.000 euro*
1.3.	Szyny kolejowej	1000	2000	3000	4000	równowartość w złotych 7.000 euro*
1.4.	Systemu przytwierdzeń	1000	2000	3000	4000	równowartość w złotych 7.000 euro*
1.5.	Podkładu kolejowego i podrozdniczy	800	1500	2300	3000	równowartość w złotych 7.000 euro*
1.6.	Sieci jezdnej, sieci powrotnej i trzeciej szyny metra	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.	Dla urządzeń– na typ:	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
2.1.	Stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.2.	Urządzeń sterowania rozrządem, w tym hamulca torowego	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.3.	Urządzeń blokady liniowej	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7.000 euro*



2.4.	Systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych, w tym napędu rogatekowego, sygnalizatora drogowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.5.	Urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.6.	Urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów kolejowych, w tym obwodów torowych i liczników osi	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.7.	Urządzeń oddziaływania tor - pojazd	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.8.	Urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.9.	Sygnalizatora kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.10.	Dławika torowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.11.	Linek dławikowych	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.12.	Wyłącznika szybkiego	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.13.	Systemu ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.14.	Systemu automatycznego prowadzenia pociągu metra	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.15.	Urządzeń łączności przewodowej: zapowiadawczej, strażnicowej i stacyjno-ruchowej,	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.16.	Urządzeń łączności bezprzewodowej: pociągowej, manewrowej, drogowej i utrzymania	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.17.	Systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
2.18.	Systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*

2.19.	Rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7.000 euro*
3.	Dla pojazdów kolejowych - na typ:	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
3.1.	Pojazdu trakcyjnego	4000	10000	20000	40000	równowartość w złotych 30000 euro*
3.2.	Wagonu pasażerskiego	4000	10000	20000	40000	równowartość w złotych 30000 euro*
3.3.	Wagonu towarowego	3000	6000	10000	30000	60000
3.4.	Pojazdu specjalnego	3000	6000	15000	40000	75000
3.5.	Pojazdu pomocniczego	3000	6000	15000	40000	75000
XI.	Dotyczące nadzoru	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
1.	Kontrole w ramach nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów	2500	4000	5500	7000	8000
2.	Kontrole w ramach nadzoru nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności	2500	4000	5500	7000	8000
XII.	Dotyczące kontroli	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
1.	Przestrzegania zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji	1900	3600	7000	12000	równowartość w złotych 5.000 euro*
2.	Warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych	1900	3600	7000	12000	opłata maksymalna równowartość w złotych 5.000 euro*
3.	Przestrzegania warunków, jakie powinni spełniać maszyniści, osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów	1900	3600	6000	8000	równowartość w złotych 5.000 euro*

	kolejowych metra					
--	------------------	--	--	--	--	--

\* Zgodnie z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

<sup>1)</sup> W opłacie za nadanie i zmianę europejskiego numeru pojazdu kolejowemu (EVN) została wkalkulowana opłata za dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, z wyjątkiem zmiany kodu interoperacyjności.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia określa wykaz czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokość tych opłat.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej. Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji, stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414).

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do uczestników rynku kolejowego – Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, producentów wyrobów stosowanych w kolejnictwie.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych zostanie przesłany do następujących podmiotów:

1. Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”;
2. PKP PLK SA;
3. PKP Intercity SA;
4. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
5. PKP Cargo SA;
6. „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.;
7. Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.;
8. Railway Business Forum;
9. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
10. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
11. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej.

### **3. Wpływ regulacji na:**

#### **a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

#### **b) rynek pracy**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

#### **c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

#### **d) sytuację i rozwój regionalny**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

### **4. Źródła finansowania**

Wejście w życie ustawy nie powoduje konieczności wydatkowania środków finansowych.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**  
**I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 22f ust. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) tryb wydawania, odmowy wydania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 2) wykaz rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 3) zakres badań technicznych koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem;
- 4) szczegółowe warunki i tryb wydawania certyfikatów zgodności typu, certyfikatów zgodności z typem oraz deklaracji zgodności z typem;
- 5) procedurę oceny zgodności z typem;
- 6) wzór:

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1369).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 57 z 02.03.2011, str. 21).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233 poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460 i 951.

- a) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu,
- b) certyfikatu zgodności typu,
- c) certyfikatu zgodności z typem,
- d) deklaracji zgodności z typem.

## **Rozdział 2**

### **Tryb wydawania, odmowy wydania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu**

§ 2. 1. Podmiot ubiegający się o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu składa do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, wniosek zawierający:

- 1) nazwę podmiotu;
- 2) oznaczenie siedziby i adresu albo miejsca zamieszkania i adresu podmiotu;
- 3) określenie rodzaju i typu budowli, urządzenia albo pojazdu kolejowego, dla którego ma być wydane świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 4) datę i miejsce sporządzenia wniosku;
- 5) imię, nazwisko i podpis osoby upoważnionej do reprezentowania tego podmiotu.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem § 4, należy załączyć:

- 1) w zakresie dotyczącym typu budowli:
  - a) certyfikat zgodności typu wraz z opinią techniczną jednostki organizacyjnej, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”,
  - b) wyniki badań technicznych dotyczących danego typu przeprowadzonych przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy,
  - c) dokumentację techniczną, w tym:
    - warunki techniczne wykonania i odbioru,
    - dokumentację techniczną dla budowli,
    - porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych, którego wzór określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, wraz z ich programem – w przypadku nowych typów budowli lub konieczności przeprowadzenia prób eksploatacyjnych,

- opinię techniczną wydaną przez podmiot, który eksploatował urządzenie podczas prób eksploatacyjnych – w przypadku typów budowli po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych;
- 2) w zakresie dotyczącym typu urządzenia:
- a) certyfikat zgodności typu wraz z opinią techniczną jednostki organizacyjnej, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy,
  - b) wyniki badań technicznych przeprowadzonych przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy,
  - c) dokumentację techniczną, w tym:
    - warunki techniczne wykonania i odbioru,
    - dokumentację techniczno-ruchową,
    - dowód bezpieczeństwa lub weryfikację tego dowodu – w przypadku urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
    - porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych wraz z ich programem – w przypadku nowych typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub konieczności przeprowadzenia prób eksploatacyjnych,
    - opinię techniczną wydaną przez podmiot, który eksploatował urządzenie podczas prób eksploatacyjnych – dotyczy typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych;
- 3) w zakresie dotyczącym typu pojazdu kolejowego:
- a) certyfikat zgodności typu wraz z opinią techniczną jednostki organizacyjnej, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy;
  - b) wyniki badań typu pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy;
  - c) dokumentację techniczną, w tym:
    - warunki techniczne wykonania i odbioru,
    - dokumentację techniczno-ruchową,
    - porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych wraz z ich programem – w przypadku nowych typów pojazdów kolejowych lub konieczności przeprowadzenia prób eksploatacyjnych,



- opinię techniczną wydaną przez podmiot, który eksploatował urządzenie podczas prób eksploatacyjnych – w przypadku typów pojazdów kolejowych po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych,
  - opinię Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu.
- 4) opinię techniczną wydaną przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy obejmująca całość procesu dopuszczania do eksploatacji – dotyczy wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji na czas nieokreślony.

**§ 3.** Do wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla budowli urządzenia lub pojazdu kolejowego, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r., należy dołączyć wyłącznie następujące dokumenty:

- 1) opis techniczny lub dokumentację techniczną;
- 2) pozytywną opinię użytkownika z dotychczasowej eksploatacji, uwzględniającą aktualny stan techniczny.

**§ 4. 1.** Prezes UTK wydaje świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na podstawie wniosku oraz załączonych do niego dokumentów, o których mowa w § 2 ust. 2 albo § 4, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

2. Wnioski o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, są rozpatrywane nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentacją.

3. W przypadku złożenia niekompletnego wniosku lub konieczności uzupełnienia dokumentacji, którą należy załączyć do wniosku, Prezes UTK wzywa do uzupełnienia braków w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 14 dni.

4. Prezes UTK odmawia wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu w razie bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 3 lub w przypadku stwierdzenia, że dany typ zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy.

**§ 5. 1.** Jeżeli próby eksploatacyjne nie mogą być wykonane w terminie przewidzianym w programie prób eksploatacyjnych z przyczyn niezależnych od podmiotu ubiegającego się o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, lub ze względu na konieczność

przeprowadzenia dodatkowych badań lub ekspertyz, Prezes UTK, na wniosek tego podmiotu, wydaje nowe świadectwo na czas określony, przewidziany na wykonanie tych prób.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 2, do wniosku o wydanie świadectwa nie jest wymagane ponowne załączanie dokumentów, o których mowa odpowiednio w § 2 albo § 4, z wyjątkiem nowego porozumienia w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych wraz z ich programem.

**§ 6. 1.** Jeżeli zachodzą okoliczności, o których mowa w art. 22f ust. 8 ustawy, Prezes UTK pisemnie wzywa podmiot, dla którego wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, do:

- 1) usunięcia uchybień w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 7 dni od dnia otrzymania wezwania;
- 2) zaprzestania eksploatacji odpowiednio typu urządzenia albo budowli do czasu usunięcia tych uchybień.

2. Prezes UTK cofa świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu w przypadku, gdy podmiot, który je posiada, nie usunął uchybień w wyznaczonym terminie.

### **Rozdział 3**

#### **Wykaz rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu**

**§ 7.** W przypadku, o którym mowa w art. 25d ust. 1 pkt 3 ustawy, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego infrastruktura:
  - a) rozjazdu kolejowego,
  - b) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego energia:
  - a) dławika torowego,
  - b) linek dławikowych,
  - c) wyłącznika szybkiego,
  - d) sieci powrotnej;
- 3) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego sterowanie:

- a) stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- b) urządzeń sterowania rozrządem, w tym hamulca torowego,
- c) urządzeń blokady liniowej,
- d) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:
  - napędu rogatekowego,
  - sygnalizatora drogowego,
- e) urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów,
- f) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
  - obwodów torowych,
  - liczników osi,
- g) urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego,
- h) sygnalizatora kolejowego,
- i) urządzeń łączności przewodowej:
  - zapowiadawczej,
  - strażnicowej,
  - stacyjno-ruchowej,
- j) urządzeń łączności bezprzewodowej:
  - pociągowej,
  - manewrowej,
  - drogowej,
  - utrzymania,
- k) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
- l) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
- m) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
- n) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym.

**§ 8.** W przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2 i art. 25f ustawy, o ile typ urządzenia lub budowli nie jest objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego infrastruktura:

- a) szyny kolejowej,
  - b) systemu przytwierdzeń,
  - c) podkładu kolejowego i podrozdniczy,
  - d) rozjazdu kolejowego,
  - e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego energia:
- a) dławika torowego,
  - b) linek dławikowych,
  - c) wyłącznika szybkiego,
  - d) sieci jezdnej,
  - e) sieci powrotnej;
- 3) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wchodzących w skład podsystemu strukturalnego sterowanie:
- a) stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
  - b) urządzeń sterowania rozrzędem, w tym hamulca torowego,
  - c) urządzeń blokady liniowej,
  - d) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:
    - napędu rogatek,
    - sygnalizatora drogowego,
  - e) urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów,
  - f) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
    - obwodów torowych,
    - liczników osi,
  - g) urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego,
  - h) sygnalizatora kolejowego,
  - i) urządzeń łączności przewodowej:
    - zapowiadawczej,
    - strażnicowej,
    - stacyjno-ruchowej,
  - j) urządzeń łączności bezprzewodowej:

- pociągowej,
  - manewrowej,
  - drogowej,
  - utrzymania,
- k) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
- l) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
- m) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
- n) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym.

§ 9. W przypadku linii metra świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
- a) szyny kolejowej,
  - b) systemu przytwierdzeń,
  - c) podkładu kolejowego,
  - d) rozjazdu kolejowego,
  - e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
- a) stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
  - b) urządzeń blokady liniowej,
  - c) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
    - obwodów torowych,
    - liczników osi,
  - d) sygnalizatora kolejowego,
  - e) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej,
  - f) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
  - g) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
  - h) systemu automatycznego prowadzenia pociągu,
  - i) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
  - j) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym,
  - k) dławika torowego,
  - l) linek dławikowych,
  - m) wyłącznika szybkiego,
  - n) trzeciej szyny,

- o) sieci powrotnej;
- 3) następujących pojazdów kolejowych:
  - a) pojazdu trakcyjnego,
  - b) pojazdu specjalnego,
  - c) pojazdu pomocniczego.

§ 10. W przypadku infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ;

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
  - a) szyny kolejowej,
  - b) systemu przytwierdzeń,
  - c) podkładu kolejowego,
  - d) rozjazdu kolejowego,
  - e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
  - a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
  - b) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:
    - napędu rogatekowego,
    - sygnalizatora drogowego,
  - c) sygnalizatora kolejowego,
  - d) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej,
  - e) dławika torowego,
  - f) linek dławikowych,
  - g) wyłącznika szybkiego,
  - h) sieci jezdnej,
  - i) sieci powrotnej;
- 3) następujących pojazdów kolejowych;
  - a) pojazdu trakcyjnego,
  - b) wagonu pasażerskiego,
  - c) wagonu towarowego,
  - d) pojazdu specjalnego,
  - e) pojazdu pomocniczego.

§ 11. W przypadku bocznic kolejowych świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
  - a) szyny kolejowej,
  - b) systemu przytwierdzeń,
  - c) podkładu kolejowego,
  - d) rozjazdu kolejowego,
  - e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
  - a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
  - b) urządzeń blokady liniowej,
  - c) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:
    - napędu rogatekowego,
    - sygnalizatora drogowego,
  - d) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
    - obwodów torowych,
    - liczników osi,
  - e) sygnalizatora kolejowego,
  - f) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej,
  - g) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
  - h) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
  - i) systemu automatycznego prowadzenia pociągu,
  - j) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
  - k) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym,
  - l) dławika torowego,
  - m) linek dławikowych,
  - n) wyłącznika szybkiego,
  - o) sieci jezdnej,
  - p) sieci powrotnej;
- 3) następujących pojazdów kolejowych:
  - a) pojazdu trakcyjnego,
  - b) wagonu towarowego,
  - c) pojazdu specjalnego,

d) pojazdu pomocniczego.

§ 12. W przypadku sieci kolejowych, o których mowa w art. 25a ust. 1 pkt 1 ustawy, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu jest wydawane na każdy typ:

- 1) następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
  - a) szyny kolejowej,
  - b) systemu przytwierdzeń,
  - c) podkładu kolejowego,
  - d) rozjazdu kolejowego,
  - e) skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:
  - a) stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
  - b) urządzeń blokady liniowej,
  - c) systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:
    - napędu rogatekowego,
    - sygnalizatora drogowego,
  - d) urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów:
    - obwodów torowych,
    - liczników osi,
  - e) sygnalizatora kolejowego,
  - f) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej,
  - g) rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,
  - h) urządzeń oddziaływania tor – pojazd,
  - i) systemu automatycznego prowadzenia pociągu,
  - j) systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego,
  - k) systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym,
  - l) dławika torowego,
  - m) linek dławikowych,
  - n) wyłącznika szybkiego,
  - o) sieci jezdnej,
  - p) sieci powrotnej;
- 3) następujących pojazdów kolejowych:
  - a) pojazdu trakcyjnego,
  - b) wagonu pasażerskiego,



- c) wagonu towarowego,
- d) pojazdu specjalnego,
- e) pojazdu pomocniczego.

## **Rozdział 4**

### **Zakres badań technicznych koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem**

§ 13. Zakres badań koniecznych dla typów budowli obejmuje:

- 1) badanie zgodności z wymaganiami określonymi w odpowiednich, dla danego typu budowli, polskich lub europejskich normach;
- 2) badanie zgodności z warunkami technicznymi, określonymi w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie;
- 3) analizę wyników prób eksploatacyjnych.

§ 14. 1. Zakres badań koniecznych dla typów urządzeń obejmuje:

- 1) badanie zgodności z wymaganiami określonymi w odpowiednich, dla danego typu urządzeń, polskich lub europejskich normach;
- 2) analizę wyników prób eksploatacyjnych.

2. Zakres badań koniecznych dla typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, oprócz badań, o których mowa w ust. 1, obejmuje dodatkowo:

- 1) dla stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń blokady liniowej, urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów, sygnalizatora kolejowego, urządzeń oddziaływania tor – pojazd, systemu automatycznego prowadzenia pociągu, systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym:
  - a) badanie funkcjonalne w warunkach normalnych, w tym sprzętu i oprogramowania,
  - b) badanie funkcjonalne w warunkach oddziaływania uszkodzeń przy:
    - oddziaływaniu uszkodzeń pojedynczych i wielokrotnych elementów,
    - reakcji na wykryte uszkodzenie pojedyncze lub wielokrotne, wraz z oceną zdolności pozostawania w stanie bezpiecznym,
    - zmiennych wartościach parametrów napięcia, prądu i częstotliwości,
  - c) badanie funkcjonalne w warunkach oddziaływania zewnętrznego:
    - badanie klimatyczne,
    - badanie na oddziaływania mechaniczne,

- badanie na oddziaływania elektryczne, w tym kompatybilności elektromagnetycznej,
  - ocenę zabezpieczenia przed nieautoryzowanym dostępem,
  - badanie wytrzymałościowe,
- d) badanie bezpieczeństwa działania w warunkach rzeczywistego zastosowania urządzenia,
- e) badanie niezawodności działania w warunkach rzeczywistego zastosowania urządzenia,
- f) wykonanie następujących testów kwalifikacyjnych urządzenia:
- testu funkcjonalności,
  - testu niezawodności,
  - testu bezpieczeństwa;
- 2) dla urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej oraz rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego badanie zgodności z warunkami technicznymi, w tym badanie:
- a) funkcjonalne i niezawodnościowe,
  - b) kompatybilności elektromagnetycznej,
  - c) środowiskowe, w szczególności współpracy z istniejącymi systemami i urządzeniami;
- 3) dla dławika torowego:
- a) oględziny i sprawdzenie zgodności z dokumentacją techniczną,
  - b) sprawdzenie indukcyjności i rezystancji,
  - c) sprawdzenie rezystancji izolacji,
  - d) sprawdzenie wytrzymałości elektrycznej izolacji,
  - e) sprawdzenie odporności na wibracje,
  - f) sprawdzenie odporności na przepływ prądu zwarciovego;
- 4) dla linii dławikowych:
- a) oględziny i sprawdzenie zgodności z dokumentacją techniczną,
  - b) sprawdzenie rezystancji izolacji,
  - c) sprawdzenie wytrzymałości elektrycznej izolacji,
  - d) sprawdzenie temperatury nagrzewania,
  - e) sprawdzenie odporności powłoki izolacyjnej na temperaturę,
  - f) sprawdzenie odporności na korozję – wpływ mgły solnej;

- 5) dla wyłącznika szybkiego:
  - a) oględziny i sprawdzenie zgodności z dokumentacją techniczną,
  - b) pomiary rezystancji izolacji,
  - c) sprawdzenie działania mechanicznego,
  - d) sprawdzenie wytrzymałości dielektrycznej izolacji,
  - e) próba nagrzewania,
  - f) sprawdzenie nastaw wyzwalaczy,
  - g) badanie wytrzymałości elektrycznej,
  - h) badanie wytrzymałości mechanicznej,
  - i) badanie łączalności prądów zwarciovych,
  - j) sprawdzenie charakterystyki zwarciovwej,
  - k) wyznaczenie wartości prądów krytycznych,
  - l) wyznaczenie czasu wyłączania prądów krytycznych;
- 6) dla sieci jezdnej:
  - a) badania statyczne z konstrukcjami wsporczymi polegające na sprawdzeniu zgodności parametrów z wymaganiami technicznymi, w tym:
    - zawieszenia przewodów jezdnych, ich wysokości, pochylenia oraz odsuwu od osi toru,
    - parametrów geometrycznych sieci jezdnej,
    - naciągu przewodów jezdnych i lin nośnych w różnych warunkach atmosferycznych, z uwzględnieniem zmian temperatury i oblodzenia,
  - b) badania dynamiczne w trakcie prób eksploatacyjnych, w tym:
    - uniesienia przewodów jezdnych w punkcie podwieszenia przy najwyższej dopuszczalnej prędkości jazdy na linii kolejowej,
    - sprawdzenie współpracy odbieraka prądu z siecią jezdną, w szczególności czasu trwania przerw stykowych i zmienności wartości siły stykowej,
    - pomiar odsuwu przewodów jezdnych w czasie jazdy pojazdów kolejowych,
    - sprawdzenie wartości prędkości krytycznej,
    - badanie przemieszczeń i przyspieszeń ślizgacza pod wpływem ruchu pojazdu trakcyjnego;
- 7) dla trzeciej szyny w metrze sprawdzenie zgodności jej parametrów z wymaganiami technicznymi, dotyczącymi w szczególności:
  - a) parametrów geometrycznych trzeciej szyny,

- b) współpracy odbieraka prądu z trzecią szyną,
  - c) układu mocowania,
  - d) oceny skuteczności ochrony przeciwporażeniowej;
- 8) dla sieci powrotnej ocenę skuteczności ochrony przeciwporażeniowej, ocenę skuteczności ochrony taboru oraz urządzeń sterowania i zabezpieczenia ruchu przeciw wyladowaniom atmosferycznym przenoszonym siecią jezdnią i powrotną.

**§ 15. Zakres badań koniecznych dla typów pojazdów kolejowych obejmuje:**

- 1) dla pojazdu trakcyjnego:
  - a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi wykonania i odbioru, z dokumentacją konstrukcyjną oraz z wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla pojazdów trakcyjnych,
  - b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
  - c) sprawdzenie pojazdu trakcyjnego w zakresie:
    - zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
    - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu,
    - bezpieczeństwa pracownika manewrowego,
    - przejazdu przez górkę wzorcową,
    - badania impedancji zestawów kołowych oraz systemów hamowania i smarowania pod kątem zagwarantowania w eksploatacji właściwej współpracy z obwodami kontroli niezajętości, czujnikami urządzeń sterowania i zabezpieczenia ruchu oraz potwierdzenia prawidłowości konstrukcji pod kątem możliwości monitorowania przez przytorowe detektory zagrzaných łożysk (HABD) w celu wykrycia ich nienormalnego wzrostu temperatury,
  - d) pomiar masy własnej i nacisków kół na szynę pojazdu trakcyjnego,
  - e) ocenę własności dynamicznych pojazdu trakcyjnego, w szczególności w zakresie:
    - określenia współczynnika bezpieczeństwa przeciw wykolejeniu Y/Q w warunkach quasi-statycznych i dynamicznych,
    - określenia sił działających między kołem a szyną,
    - spokojności biegu i komfortu jazdy,
  - f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów, w tym:
    - wytrzymałości pudła i zamocowania urządzeń,

- przejmowania energii zderzenia czołowego na podstawie próby poligonowej lub obliczeń symulacyjnych,
  - wytrzymałości zmęczeniowej ram wózków,
  - charakterystyki urządzeń ciągnowo-zderznych i ich próby zmęczeniowe – tylko w przypadku urządzeń niestandardowych,
  - odporności szyb czołowych i bocznych kabiny maszynisty na uderzenie i zmiany ciśnienia,
- g) badanie układów hamulcowych w zakresie:
- oceny wszystkich zastosowanych w pojeździe trakcyjnym hamulców pod względem zgodności z obowiązującymi wymaganiami,
  - badania stacjonarnego prawidłowości działania wszystkich zastosowanych w pojeździe trakcyjnym hamulców,
  - badania ruchowego pojazdu trakcyjnego pod względem hamowania, dotyczącego określenia skuteczności hamulca (pomiarów dróg hamowania, określenie masy hamującej lub innych wymaganych parametrów),
  - badania ruchowego pojazdu trakcyjnego dotyczącego działania urządzeń przeciwpoślizgowych,
- h) sprawdzenie charakterystyk trakcyjnych pojazdu trakcyjnego w zakresie wyznaczenia:
- linii przyczepności na obwodzie kół napędnych,
  - linii siły pociągowej w funkcji prędkości,
  - czasu zadziałania urządzeń przeciwpoślizgowych i eliminowania poślizgu,
- i) sprawdzenie odbieraka prądu i jego współpracy z siecią jezdnią,
- j) badanie i ocenę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w tym: czuwaka aktywnego (CA), urządzeń samoczynnego hamowania pociągu (SHP), urządzeń radiołączności kolejowej z funkcją radio-stop, urządzeń systemu kontroli prowadzenia pociągów,
- k) sprawdzenie urządzeń rejestrujących przebieg pracy pojazdu trakcyjnego,
- l) sprawdzenie działania urządzeń zabezpieczających przeciwzwarciovych i przeciwporażeniowych zainstalowanych na pojeździe trakcyjnym,
- m) sprawdzenie urządzeń zabezpieczających przed skutkami zwarć oraz porażeniem prądem elektrycznym, w tym złącz ochronnych uszyniających oraz zabezpieczeń przed urazami elektrycznymi obsługi pojazdów i pasażerów pojazdu trakcyjnego,
- n) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji czoła i końca pojazdu trakcyjnego,

- o) badanie oddziaływania na otoczenie w zakresie hałasu emitowanego na zewnątrz pojazdu trakcyjnego oraz zawartości spalin,
- p) sprawdzenie zabezpieczenia przeciwpożarowego pojazdu trakcyjnego przez badanie:
  - materiałów i wyrobów, w tym przewodów elektrycznych, użytych w konstrukcji i wyposażeniu pojazdu trakcyjnego pod względem palności, toksyczności oraz właściwości dymotwórczych i rozprzestrzeniania się płomienia,
  - zainstalowanych w pojeździe trakcyjnym urządzeń przeciwpożarowych i gaśnic,
- r) badanie pojazdu trakcyjnego w zakresie:
  - emitowanych na zewnątrz i wewnątrz zakłóceń radioelektrycznych i elektromagnetycznych,
  - zakłóceń w sieci trakcyjnej w wyniku działań urządzeń impulsowych,
  - odporności wyposażenia na zewnętrzne pola elektromagnetyczne,
  - wpływu generowanych zakłóceń na urządzenia sterowania ruchem kolejowym,
  - badania impedancji zestawów kołowych oraz systemów hamowania i smarowania pod kątem zagwarantowania w eksploatacji właściwej współpracy z obwodami kontroli niezajętości oraz czujnikami urządzeń sterowania i zabezpieczenia ruchu,
- s) sprawdzenie sygnałów dźwiękowych pojazdu trakcyjnego,
- t) sprawdzenie warunków pracy maszynisty w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, w zakresie:
  - ergonomii stanowiska pracy, pola widzenia szlaku, oceny fotela maszynisty, oświetlenia kabiny i przyrządów,
  - poziomu drgań mechanicznych pod względem oddziaływania na organizm ludzki i komfort jazdy,
  - poziomu hałasu infradźwiękowego, słyszalnego i ultradźwiękowego,
  - indukcyjności pola magnetycznego,
  - komfortu klimatycznego kabiny maszynisty oraz zmian ciśnienia wewnętrznego,

- u) sprawdzenie warunków podróżowania pasażerów w zespołach trakcyjnych, wagonach silnikowych i innych pojazdach kolejowych z napędem przeznaczonych do przewozu osób, w zakresie:
  - poziomu drgań mechanicznych pod względem oddziaływania na organizm ludzki i komfort jazdy,
  - poziomu hałasu słyszalnego,
  - ergonomii siedzisk,
  - ergonomii pomieszczeń dla pasażerów,
  - komfortu klimatycznego pomieszczeń dla pasażerów,
  - oświetlenia zewnętrznej i wewnętrznej części wejścia do pojazdu,
  - oświetlenia pomieszczeń dla pasażerów,
  - odporności szyb okiennych na uderzenie,
- w) sprawdzenie w pojeździe trakcyjnym zamocowania stopni, wysokości instalacji poręczy i uchwytów, osłon części wirujących, tablic informacyjnych, zabezpieczeń przed urazami mechanicznymi i szerokości przejść,
- x) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia pojazdu trakcyjnego podlegającego dozorowi technicznemu,
- y) potwierdzenie poprawności zastosowanych w pojeździe trakcyjnym rozwiązań, decydujących o bezpieczeństwie ruchu, bezpieczeństwie przewozu osób i rzeczy oraz ochronie środowiska, w trakcie prób eksploatacyjnych,
- z) sprawdzenie urządzeń zewnętrznych pojazdu trakcyjnego, w tym:
  - połączeń międzywagonowych, mostków przejściowych i wałków gumowych,
  - w zakresie malowania i napisów,
- za) badanie urządzeń wewnętrznych zespołu trakcyjnego, wagonu silnikowego i innego pojazdu kolejowego z napędem, przeznaczonego do przewozu osób, w tym:
  - okien, drzwi czołowych,
  - urządzeń sanitarnych,
- zb) badanie drzwi wejściowych zespołu trakcyjnego, wagonu silnikowego, innego pojazdu kolejowego z napędem, przeznaczonego do przewozu osób i autobusu szynowego,
- zc) sprawdzenie odporności zespołu trakcyjnego, wagonu silnikowego, innego pojazdu kolejowego z napędem, przeznaczonego do przewozu osób i autobusu szynowego

na trudne warunki atmosferyczne związane z występowaniem ekstremalnych temperatur, śniegu, lodu i gradu – w trakcie prób eksploatacyjnych;

2) dla wagonu pasażerskiego:

- a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi wykonania i odbioru, z dokumentacją konstrukcyjną oraz z wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla wagonów pasażerskich,
- b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
- c) sprawdzenie wagonu pasażerskiego w zakresie:
  - zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
  - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu, rampę promową i przesuwnicę wagonową,
  - przejazdu przez górkę wzorcową,
  - bezpieczeństwa pracownika manewrowego,
  - badania impedancji zestawów kołowych oraz systemów hamowania i smarowania pod kątem zagwarantowania w eksploatacji właściwej współpracy z obwodami kontroli niezajętości, czujnikami urządzeń sterowania i zabezpieczenia ruchu pod kątem możliwości monitorowania przez przytorowe detektory zagrzanych łożysk (HABD) w celu wykrycia ich nienormalnego wzrostu temperatury,
- d) pomiar masy własnej i nacisków kół na szynę wagonu pasażerskiego,
- e) ocenę własności dynamicznych wagonu pasażerskiego, w szczególności w zakresie:
  - określenia współczynnika bezpieczeństwa przeciw wykołajeniu Y/Q w warunkach quasi-statycznych i dynamicznych,
  - określenia sił działających między kołem a szyną,
  - spokojności biegu i komfortu jazdy,
- f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów, w tym:
  - wytrzymałości pudła i zamocowania urządzeń,
  - przejmowania energii zderzenia czołowego na podstawie próby poligonowej lub obliczeń symulacyjnych,
  - wytrzymałości zmęczeniowej ram wózków,



- charakterystyki urządzeń ciągnowo-zderznych i ich próby zmęczeniowe – tylko w przypadku urządzeń niestandardowych,
  - odporności szyb bocznych na uderzenie i zmiany ciśnienia,
- g) badanie układów hamulcowych w zakresie:
- oceny wszystkich zastosowanych w wagonie pasażerskim hamulców pod względem zgodności z obowiązującymi wymaganiami,
  - badania stacjonarnej prawidłowości działania wszystkich zastosowanych w wagonie pasażerskim hamulców,
  - badania ruchowego wagonu pasażerskiego pod względem hamowania, w zakresie określenia skuteczności hamulca (pomiary dróg hamowania, określenie masy hamującej lub innych wymaganych parametrów),
  - badania ruchowego wagonu pasażerskiego w zakresie działania urządzeń przeciwpoślizgowych,
- h) sprawdzenie w wagonie pasażerskim zamocowania stopni, wysokości instalacji poręczy i uchwytów, osłon części wirujących, tablic informacyjnych, zabezpieczeń przed urazami mechanicznymi i szerokości przejść,
- i) sprawdzenie urządzeń zewnętrznych wagonu pasażerskiego, w tym:
- połączeń międzywagonowych, mostków przejściowych i wałków gumowych,
  - w zakresie malowania i napisów,
- j) badanie urządzeń wewnętrznych wagonu pasażerskiego, w tym:
- okien, drzwi czołowych,
  - urządzeń sanitarnych,
- k) badanie drzwi wejściowych wagonu pasażerskiego,
- l) badanie ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji wagonu pasażerskiego,
- m) badanie układu zasilania wagonu pasażerskiego, w tym:
- przetwornicy statycznej,
  - urządzeń wybiórczo-przełączających WN,
  - badanie wpływu zakłóceń generowanych przez wagon pasażerski na urządzenia sterowania ruchem kolejowym,
- n) sprawdzenie działania urządzeń zabezpieczających przeciwzwarciovych i przeciwporażeniowych, zainstalowanych w wagonie pasażerskim,

- o) sprawdzenie urządzeń zabezpieczających przed skutkami zwarć oraz porażeniem prądem elektrycznym, w tym złącz ochronnych uszyniających oraz zabezpieczeń przed urazami elektrycznymi obsługi wagonów i pasażerów wagonu pasażerskiego,
- p) sprawdzenie urządzeń i instalacji komunikacji rozgłoszeniowej wagonu pasażerskiego,
- r) sprawdzenie zabezpieczenia przeciwpożarowego wagonu pasażerskiego przez badanie:
  - materiałów i wyrobów, w tym przewodów elektrycznych, użytych w konstrukcji i wyposażeniu wagonu pasażerskiego pod względem palności, toksyczności oraz właściwości dymotwórczych i rozprzestrzeniania się płomienia,
  - zainstalowanych w wagonie pasażerskim urządzeń przeciwpożarowych i gaśnic,
- s) sprawdzenie poziomu zakłóceń radioelektrycznych, emitowanych wewnątrz i na zewnątrz wagonu pasażerskiego,
- t) sprawdzenie zainstalowanego w wagonie pasażerskim systemu diagnostycznego i transmisji danych diagnostycznych,
- u) sprawdzenie warunków podróżowania pasażerów, w zakresie:
  - poziomu drgań mechanicznych pod względem oddziaływania na organizm ludzki i komfort jazdy,
  - poziomu hałasu słyszalnego,
  - ergonomii siedzisk zapewniających komfort podczas wielogodzinnej podróży,
  - ergonomii pomieszczeń dla pasażerów,
  - oświetlenia zewnętrznej i wewnętrznej części wejścia do wagonu,
  - oświetlenia pomieszczeń dla pasażerów,
  - odporności szyb okiennych na uderzenie,
- w) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji końca pociągu,
- x) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia wagonu pasażerskiego, podlegającego dozorowi technicznemu,
- y) badanie impedancji zestawu kołowego wagonu pasażerskiego,
- z) potwierdzenie poprawności zastosowanych w wagonie pasażerskim rozwiązań, decydujących o bezpieczeństwie ruchu, bezpieczeństwie przewozu osób oraz ochronie środowiska, w trakcie prób eksploatacyjnych;

- za) sprawdzenie odporności wagonu pasażerskiego na trudne warunki atmosferyczne związane z występowaniem ekstremalnych temperatur, śniegu, lodu i gradu – w trakcie prób eksploatacyjnych;
- 3) dla wagonu towarowego:
- a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi wykonania i odbioru, z dokumentacją konstrukcyjną oraz z wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla wagonów towarowych,
  - b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
  - c) sprawdzenie wagonu towarowego w zakresie:
    - zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
    - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu, rampę promową i przesuwnicę wagonową,
    - bezpieczeństwa pracownika manewrowego,
    - przejazdu przez górkę wzorcową,
    - badania impedancji zestawów kołowych oraz systemów hamowania i smarowania pod kątem zagwarantowania w eksploatacji właściwej współpracy z obwodami kontroli niezajętości, czujnikami urządzeń sterowania i zabezpieczenia ruchu oraz potwierdzenia prawidłowości konstrukcji pod kątem możliwości monitorowania przez przytorowe detektory zagrzanych łożysk (HABD) w celu wykrycia ich nienormalnego wzrostu temperatury,
  - d) pomiar masy własnej wagonu towarowego, nacisków kół na szynę i rozkładu nacisków w wagonie towarowym,
  - e) ocenę własności dynamicznych wagonu towarowego, w szczególności w zakresie:
    - określenia współczynnika bezpieczeństwa przeciw wykolejeniu  $Y/Q$  w warunkach quasi-statycznych i dynamicznych,
    - określenia sił działających między kołem a szyną,
    - spokojności biegu,
  - f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów, w tym:
    - wytrzymałości pudła i zamocowań urządzeń,
    - przejmowania energii zderzenia czołowego na podstawie próby poligonowej lub obliczeń symulacyjnych,
    - wytrzymałości zmęczeniowej ram wózków,

- charakterystyki urządzeń ciągnowo-zderznych i ich próby zmęczeniowe – tylko w przypadku urządzeń niestandardowych,
  - g) badanie układów hamulcowych, w zakresie:
    - oceny wszystkich zastosowanych w wagonie towarowym hamulców pod względem zgodności z obowiązującymi wymaganiami,
    - badania stacjonarnego wagonu towarowego pod względem hamowania, w zakresie poprawności działania wszystkich zastosowanych w wagonie hamulców,
    - badania ruchowego wagonu towarowego pod względem hamowania, dotyczącego określenia skuteczności hamulca (pomiaru dróg hamowania, określenie masy hamującej lub innych wymaganych parametrów),
  - h) badanie materiałów i wyrobów użytych w konstrukcji i wyposażeniu wagonu towarowego pod względem palności, toksyczności oraz właściwości dymotwórczych i rozprzestrzeniania się płomienia,
  - i) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji końca pociągu,
  - j) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia wagonu towarowego, podlegającego dozorowi technicznemu,
  - k) potwierdzenie poprawności zastosowanych w wagonie towarowym rozwiązań, decydujących o bezpieczeństwie ruchu, bezpieczeństwie przewozu osób oraz ochronie środowiska, w trakcie prób eksploatacyjnych,
  - l) sprawdzenie odporności wagonu towarowego na trudne warunki atmosferyczne związane z występowaniem ekstremalnych temperatur, śniegu, lodu i gradu – w trakcie prób eksploatacyjnych;
- 4) dla pojazdu specjalnego:
- a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi wykonania i odbioru, z dokumentacją konstrukcyjną oraz z wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla pojazdów specjalnych,
  - b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
  - c) sprawdzenie pojazdu specjalnego w zakresie:
    - zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
    - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu,
    - bezpieczeństwa pracownika manewrowego,

- przejazdu przez górkę wzorcową,
- d) pomiar masy własnej i nacisków kół na szynę pojazdu specjalnego,
- e) ocenę własności dynamicznych pojazdu specjalnego, w szczególności w zakresie:
  - określenia współczynnika bezpieczeństwa przeciw wykolejeniu  $Y/Q$  w warunkach quasi-statycznych i dynamicznych,
  - bezpieczeństwa jazdy, układu biegowego i oddziaływania na tor oraz spokojność biegu,
- f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów, w tym:
  - wytrzymałości pudła i zamocowań urządzeń,
  - przejmowania energii zderzenia czołowego na podstawie próby poligonowej lub obliczeń symulacyjnych,
  - wytrzymałości zmęczeniowej ram wózków,
  - charakterystyki urządzeń ciągnowo-zderznych i ich próby zmęczeniowe,
  - odporności szyb na uderzenie i zmiany ciśnienia,
- g) badanie układów hamulcowych w zakresie:
  - oceny wszystkich zastosowanych w pojeździe specjalnym hamulców pod względem zgodności z obowiązującymi wymaganiami,
  - badania stacjonarnego pojazdu specjalnego pod względem hamowania, w zakresie poprawności działania zastosowanych w pojeździe specjalnym hamulców,
  - badania ruchowego pojazdu specjalnego pod względem hamowania, w zakresie określenia skuteczności zastosowanych hamulców,
- h) sprawdzenie odbieraka prądu i jego współpracy z siecią jezdnią,
- i) badanie i ocenę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w tym: czuwaka aktywnego (CA), urządzeń samoczynnego hamowania pociągu (SHP), urządzeń radiołączności kolejowej z funkcją radio-stop, urządzeń systemu kontroli prowadzenia pociągów,
- j) sprawdzenie urządzeń rejestrujących przebieg pracy pojazdu specjalnego,
- k) sprawdzenie urządzeń zabezpieczających przed skutkami zwarć oraz porażeniem prądem elektrycznym, w tym złącz ochronnych uszyniających oraz zabezpieczeń przed urazami elektrycznymi obsługi pojazdu specjalnego,
- l) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji czoła i końca pojazdu specjalnego,
- m) badanie oddziaływania na otoczenie w zakresie hałasu emitowanego na zewnątrz pojazdu specjalnego oraz zawartości spalin,

- n) sprawdzenie zabezpieczenia przeciwpożarowego pojazdu specjalnego przez badanie:
  - materiałów i wyrobów użytych w konstrukcji pojazdu specjalnego pod względem palności, toksyczności oraz właściwości dymotwórczych i rozprzestrzeniania się płomienia,
  - zainstalowanych w pojeździe specjalnym urządzeń przeciwpożarowych i gaśnic,
- o) badanie w zakresie zakłóceń elektrycznych, elektromagnetycznych i radioelektromagnetycznych emitowanych na zewnątrz i wewnątrz pojazdu specjalnego,
- p) sprawdzenie sygnałów dźwiękowych pojazdu specjalnego,
- r) sprawdzenie w pojeździe specjalnym warunków pracy maszynisty i innych pracowników obsługi, w szczególności w zakresie:
  - ergonomii stanowiska pracy, pola widzenia szlaku, oświetlenia kabiny i przyrządów,
  - poziomu drgań mechanicznych pod względem oddziaływania na organizm ludzki,
  - poziomu hałasu słyszalnego,
  - mikroklimatu kabiny maszynisty oraz zmian ciśnienia wewnętrznego,
- s) sprawdzenie w pojeździe specjalnym zamocowania stopni, wysokości instalacji poręczy i uchwytów, osłon części wirujących, tablic informacyjnych, zabezpieczeń przed urazami mechanicznymi i szerokości przejść,
- t) ocenę skuteczności zabezpieczenia w pojeździe specjalnym elementów roboczych mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu w czasie jazdy transportowej,
- u) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia pojazdu specjalnego podlegającego dozorowi technicznemu,
- w) potwierdzenie poprawności zastosowanych w pojeździe specjalnym rozwiązań, decydujących o bezpieczeństwie ruchu, bezpieczeństwie przewozu osób oraz ochronie środowiska, w trakcie prób eksploatacyjnych,
- x) badanie impedancji zestawów kołowych oraz systemów hamowania i smarowania pod kątem zakłóceń generowanych przez pojazd specjalny na urządzenia sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego,

- y) sprawdzenie odporności pojazdu specjalnego na trudne warunki atmosferyczne związane z występowaniem ekstremalnych temperatur, śniegu, lodu i gradu – w trakcie prób eksploatacyjnych;
- 5) dla pojazdu pomocniczego:
- a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi wykonania i odbioru, z dokumentacją konstrukcyjną oraz z wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla pojazdów pomocniczych, ich zespołów,
  - b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
  - c) sprawdzenie pojazdu pomocniczego w zakresie:
    - zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
    - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu,
    - przejazdu przez górkę wzorcową,
    - bezpieczeństwa obsługi pracownika manewrowego,
  - d) pomiar masy własnej i nacisków kół na szynę pojazdu pomocniczego,
  - e) ocenę własności quasi-statycznych i dynamicznych pojazdu pomocniczego,
  - f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów, w tym:
    - wytrzymałości pudła i zamocowań urządzeń,
    - przejmowania energii zderzenia czołowego na podstawie próby poligonowej lub obliczeń symulacyjnych,
    - wytrzymałości zmęczeniowej ram wózków,
    - charakterystyki urządzeń ciągnowo-zderznych i ich próby zmęczeniowe,
    - odporności szyb na uderzenie i zmiany ciśnienia,
  - g) badanie układów hamulcowych, w zakresie:
    - oceny wszystkich zastosowanych w pojeździe hamulców pod względem zgodności z obowiązującymi wymaganiami,
    - badania stacjonarnego pojazdu pomocniczego pod względem hamowania, w zakresie poprawności działania zastosowanych w pojeździe hamulców,
    - badania ruchowego pojazdu pomocniczego pod względem hamowania, w zakresie określenia skuteczności zastosowanych hamulców,

- h) badanie i ocenę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w tym: czuwaka aktywnego (CA), urządzeń samoczynnego hamowania pociągu (SHP), urządzeń radiołączności kolejowej z funkcją radio-stop, urządzeń systemu kontroli prowadzenia pociągów,
- i) sprawdzenie urządzeń rejestrujących przebieg pracy pojazdu pomocniczego,
- j) sprawdzenie działania urządzeń zabezpieczających przeciwzwarciovych i przeciwporażeniowych zainstalowanych w pojeździe pomocniczym,
- k) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji czoła i końca pojazdu pomocniczego,
- l) badanie oddziaływania na otoczenie w zakresie hałasu emitowanego na zewnątrz pojazdu pomocniczego oraz zawartości spalin,
- m) sprawdzenie zabezpieczenia przeciwpożarowego pojazdu pomocniczego przez badanie:
  - materiałów i wyrobów użytych w jego konstrukcji pod względem palności, toksyczności oraz właściwości dymotwórczych i rozprzestrzeniania się płomienia,
  - zainstalowanych, w pojeździe pomocniczym, urządzeń przeciwpożarowych i gaśnic,
- n) sprawdzenie sygnałów dźwiękowych pojazdu pomocniczego,
- o) sprawdzenie w pojeździe pomocniczym warunków pracy maszynisty i innych pracowników obsługi, w szczególności w zakresie:
  - ergonomii stanowiska pracy, pola widzenia szlaku, oświetlenia kabiny i przyrządów,
  - poziomu drgań mechanicznych pod względem oddziaływania na organizm ludzki,
  - poziomu hałasu słyszalnego,
  - mikroklimatu kabiny maszynisty oraz zmian ciśnienia wewnętrznego,
- p) sprawdzenie w pojeździe pomocniczym zamocowania stopni, wysokości instalacji poręczy i uchwytów, osłon części wirujących, tablic informacyjnych, zabezpieczeń przed urazami mechanicznymi i szerokości przejść,
- r) ocenę skuteczności zabezpieczenia w pojeździe pomocniczym elementów roboczych mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu w czasie jazdy transportowej,
- s) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia pojazdu pomocniczego, podlegającego dozorowi technicznemu,



- t) potwierdzenie poprawności rozwiązań zastosowanych w pojeździe pomocniczym, decydujących o bezpieczeństwie ruchu oraz ochronie środowiska, w trakcie prób eksploatacyjnych,
- u) badanie impedancji zestawów kołowych oraz systemów hamowania i smarowania pod kątem zakłóceń generowanych przez pojazd pomocniczy na urządzenia sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego,
- w) badanie w zakresie zakłóceń elektrycznych, elektromagnetycznych i radioelektrycznych emitowanych na zewnątrz i wewnątrz pojazdu pomocniczego,
- x) sprawdzenie odporności pojazdu pomocniczego na trudne warunki atmosferyczne związane z występowaniem ekstremalnych temperatur, śniegu, lodu i gradu – w trakcie prób eksploatacyjnych.

§ 16. Zakres badań technicznych dla typu pojazdu kolejowego, w zależności od jego przeznaczenia, powinien ponadto obejmować wymagania określone w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym Aneks I do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będących załącznikiem B do Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 r. wprowadzającego zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674, z 2009 r. Nr 167, poz. 1318 oraz z 2011 r. Nr 180, poz. 1073).

§ 17. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa eksploatacji kolei, oprócz badań, o których mowa w § 13–15, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może zająć się przeprowadzeniem dodatkowych badań.

§ 18. Zakres badań technicznych, określony w § 13–15, może być ograniczony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w przypadku gdy typy budowli, typy urządzeń oraz typy pojazdów kolejowych:

- 1) spełniają następujące warunki:
  - a) posiadają certyfikaty uprawnionych jednostek badawczych krajowych lub zagranicznych,
  - b) były badane zgodnie z zakresem wymienionym w rozporządzeniu i są eksploatowane w innych krajach,
  - c) posiadają pozytywne opinie użytkowników z dotychczasowej eksploatacjialbo

- 2) są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. oraz posiadają pozytywne opinie użytkowników z dotychczasowej eksploatacji uwzględniające ich stan techniczny.

## **Rozdział 5**

### **Szczegółowe warunki i tryb wydawania certyfikatów zgodności typu, certyfikatów zgodności z typem oraz deklaracji zgodności z typem**

§ 19. 1. Podmiot ubiegający się o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu składa wniosek o przeprowadzenie badań technicznych i wydanie certyfikatu zgodności typu do wybranej przez siebie jednostki organizacyjnej o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać:

- 1) nazwę i adres podmiotu, który składa wniosek;
- 2) pisemną deklarację, że ten sam wniosek nie został złożony w żadnej innej jednostce organizacyjnej, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy;
- 3) dokumentację techniczną umożliwiającą ocenę urządzenia, budowli albo pojazdu kolejowego, pod względem jego zgodności z wymaganiami określonymi w odpowiednich, dla danego typu, polskich lub europejskich normach.

3. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2 pkt 3, zawiera następujące elementy:

- 1) ogólny opis urządzenia lub budowli;
- 2) projekt koncepcyjny i rysunki produkcyjne oraz schematy elementów, podzespołów, obwodów;
- 3) opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia wspomnianych rysunków i schematów oraz zasad funkcjonowania (w tym warunków eksploatacji) i zasad utrzymania urządzenia lub budowli;
- 4) warunki integracji urządzenia lub budowli w jego środowisku systemowym (podzespół, zespół, podsystem) oraz niezbędne warunki dotyczące interfejsów;
- 5) wykaz zastosowanych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, oraz opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia zawartych w nich wymagań. W przypadku częściowego zastosowania specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, w dokumentacji technicznej określa się, które części zostały zastosowane;

- 6) wyniki wykonanych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań oraz sprawozdania z testów;
- 7) dowody potwierdzające adekwatność przyjętego rozwiązania technicznego, obejmujące, w stosownych przypadkach, wyniki testów przeprowadzonych przez odpowiednie laboratorium producenta lub przez inne laboratorium badawcze w jego imieniu i na jego odpowiedzialność.

4. Na podstawie wniosku jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy przeprowadza badania techniczne, o których mowa w § 9, z wyłączeniem badań, które należy przeprowadzić w toku prób eksploatacyjnych.

5. Na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2 pkt 3, a także po przeprowadzeniu badań technicznych określonych w ust. 4, jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22f ust. 9, sporządza opinię techniczną obejmującą ocenę zgodności z wymaganiami określonymi w odpowiednich, dla danego typu, polskich lub europejskich normach.

6. Jeżeli dany typ spełnia wymagania określone w odpowiednich dla danego typu, polskich lub europejskich normach, jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22f ust. 9 ustawy, wydaje producentowi certyfikat zgodności typu, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia. Do certyfikatu dołączone mogą być załączniki.

7. Certyfikat zgodności typu i załączniki do niego zawierają wszelkie istotne informacje zawierające charakterystykę techniczną urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych w odniesieniu do badanego typu.

8. Jeżeli dany typ nie spełnia wymagań określonych we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22f ust. 9 ustawy, odmawia wydania certyfikatu zgodności typu oraz informuje o tym wnioskodawcę, podając szczegółowe uzasadnienie odmowy.

9. Po wydaniu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony, podmiot, dla którego wydano to świadectwo:

- 1) zwraca się do wybranej przez siebie jednostki organizacyjnej, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy, o opracowanie programu prób eksploatacyjnych, który podlega zatwierdzeniu przez Prezesa UTK;
- 2) zawiera porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

10. Po przeprowadzeniu prób eksploatacyjnych jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy, sporządza opinię techniczną obejmująca całość procesu dopuszczania do eksploatacji, w tym raport z badań technicznych i ocenę przeprowadzonych prób eksploatacyjnych.

**§ 20.** 1. W przypadkach, o których mowa w art. 22f ust. 7 pkt 2 ustawy, jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9, która przeprowadza badania techniczne niezbędne do stwierdzenia zgodności z typem, uzgadnia ich zakres z Prezesem UTK.

2. Przy ustalaniu zakresu badań technicznych niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem uwzględnia się dokumenty potwierdzające dotychczasowy przebieg ich eksploatacji.

3. Jeżeli badania techniczne, o których mowa w ust. 1 zakończyły się z wynikiem pozytywnym, jednostka organizacyjna, które je przeprowadziła wydaje certyfikat zgodności z typem, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

4. Na podstawie certyfikatu zgodności z typem podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik boczniczy albo przewoźnik kolejowy wystawia deklarację zgodności z typem, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

## **Rozdział 6**

### **Procedura oceny zgodności z typem**

**§ 21.** 1. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel wystawia deklaracje zgodności z typem dla kolejnych egzemplarzy zgodnych z typem, dla którego Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, po przeprowadzeniu procedury oceny zgodności z typem.

2. Procedurę oceny zgodności z typem przeprowadza się zgodnie z wybranym przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela modulem odnoszącym się do badania zgodności z typem, określonym w załączniku nr 2 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82), z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „jednostce notyfikowanej”, rozumie się przez to „jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy”.

## **Rozdział 7**

### **Przepis końcowy**

§ 22. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>4)</sup>

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI  
MORSKIEJ**

---

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. poz. 919), rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (Dz. U. poz. 918) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. z 2012 r. poz. 911), które utraciły moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz...).

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki  
Morskiej  
z dnia ..., (poz. ...)**

**Załącznik nr 1**

**POROZUMIENIE W SPRAWIE WYKONANIA PRÓB EKSPLOATACYJNYCH**

1. Strony porozumienia:

1.1. Użytkownik:

- w przypadku infrastruktury kolejowej: przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic kolejowej;
- w przypadku pojazdu kolejowego: przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury albo użytkownik bocznic kolejowej.

.....  
(nazwa i adres)

1.2. Producent (wykonawca)

.....  
(nazwa i adres firmy)

1.3. Jednostka upoważniona

.....  
(nazwa i adres firmy)

zawierają porozumienie w sprawie przeprowadzenia prób eksploatacyjnych:

.....  
(podać nazwę i typ: budowli lub urządzenia, lub pojazdu kolejowego)

2. Miejsce zainstalowania (lokalizacja poligonu badawczego):

3. Czas trwania prób eksploatacyjnych określa się na:

4. Prawa i obowiązki stron:

5. Zakres odpowiedzialności stron, w szczególności za ewentualne szkody w infrastrukturze kolejowej:

6. Odpowiedzialni za przeprowadzenie prób eksploatacyjnych:

6.1. Przedstawiciel/e użytkownika:

.....  
(imię i nazwisko - telefon) (imię i nazwisko - telefon)

6.2. Przedstawiciel/e producenta:

.....  
(imię i nazwisko - telefon) (imię i nazwisko - telefon)

6.3. Przedstawiciel/e jednostki upoważnionej:

.....  
(imię i nazwisko - telefon) (imię i nazwisko - telefon)

7. Program prób eksploatacyjnych:

.....  
.....  
stanowi załącznik do niniejszego porozumienia

.....  
Użytkownik    Producent    Jednostka upoważniona

Data zawarcia porozumienia: .....

WZORY ŚWIADECTW DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI TYPU



Rzeczpospolita Polska

Prezes

Urzędu Transportu Kolejowego

# ŚWIADECTWO

Nr

dopuszczenia do eksploatacji typu budowli  
przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego

Nazwa i typ budowli: :

Producent:

Rok budowy:

Charakterystyka budowli:

Badania typu budowli:

Świadectwo ważne jest:

Świadectwo wydano na wniosek:

Podstawa prawna: *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*  
(Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

(podpis)

m.p.

Warszawa, dnia







Rzeczpospolita Polska  
Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego

# ŚWIADECTWO

Nr

**dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia  
przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego**

Nazwa i typ urządzenia:

Producent:

Rok budowy:

Charakterystyka urządzenia:

Badania typu urządzenia:

Świadectwo ważne jest:

*Świadectwo wydano na wniosek:*

Podstawa prawna: *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym  
(Dz. U. z 2007 Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)*

m.p.

Warszawa, dnia

.....  
(podpis)





Rzeczpospolita Polska  
Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego

# ŚWIADECTWO

Nr

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu:

Producent:

Rok budowy:

Charakterystyka pojazdu:

Badania typu pojazdu kolejowego:

Świadczenie ważne jest:

Świadczenie wydane na wniosek:

Podstawa prawna: *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*  
(Dz. U. z 2007 Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

m.p.

(podpis)

Warszawa, dnia



## WZÓR CERTYFIKATU ZGODNOŚCI TYPU

Logo Jednostki  
Certyfikującej

<< Nazwa i adres jednostki organizacyjnej uprawnionej do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów typu i certyfikatów zgodności z typem>>

## CERTYFIKAT ZGODNOŚCI TYPU

< XXXX - KOL - YYYY >

zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku stwierdza się, że:

< NAZWA URZĄDZENIA/BUDOWLI >

< właściwości użytkowe urządzenia/budowli i klasy, opis urządzenia/budowli (typ/odmiany), podstawowe zastosowanie, szczególne warunki odnoszące się do stosowania wyrobu zgodnie ze specyfikacjami **technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi** >

wprowadzony do eksploatacji na terenie Rzeczypospolitej Polskiej przez:

< Nazwa producenta lub upoważnionego przedstawiciela >  
< Pełny adres >

Jednostka organizacyjna uprawniona do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów typu i certyfikatów zgodności z typem <Nazwa Jednostki> przeprowadziła badania techniczne w celu określenia właściwości urządzenia.

Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyrób spełnia wszystkie wymagania dotyczące urządzeń/budowli tego typu zawarte we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych:

< Tytuły specyfikacji technicznych >

< Tytuły dokumentów normalizacyjnych >

< Data i miejsce >

< Podpis osoby upoważnionej >

< Tytuł, Stanowisko >

## WZÓR CERTYFIKATU ZGODNOŚCI Z TYPEM

Logo Jednostki  
Certyfikującej

<< Nazwa i adres jednostki organizacyjnej uprawnionej do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów typu i certyfikatów zgodności z typem>>

## CERTYFIKAT ZGODNOŚCI Z TYPEM

< XXXX - KOL - YYYY >

zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku stwierdza się, że:

< NAZWA URZĄDZENIA/BUDOWLI >

< właściwości użytkowe urządzenia/budowli i klasy, opis urządzenia/budowli (typ/odmiany), podstawowe zastosowanie, szczególne warunki odnoszące się do stosowania wyrobu zgodnie ze specyfikacją techniczną >

wprowadzony do eksploatacji na terenie Rzeczypospolitej Polskiej przez:

< Nazwa producenta lub upoważnionego przedstawiciela >  
< Pełny adres >

jest zgodny z typem dopuszczonym na który Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji  
<Numer Świadectwa>

Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyrób spełnia wszystkie wymagania dotyczące wyrobów tego typu zawarte we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych:

< Tytuły specyfikacji technicznych >

< Tytuły dokumentów normalizacyjnych >

< Data i miejsce >

< Podpis osoby upoważnionej >  
< Tytuł, Stanowisko >

## WZÓR DEKLARACJI ZGODNOŚCI Z TYPEM

### Deklaracja zgodności z typem < XXXX - KOL - YYYY >

My,  
Wnioskujący:

< Nazwa firmy >  
< Pełny adres >

deklarujemy na własną odpowiedzialność, że następujący typ urządzenia/budowli:

< NAZWA URZĄDZENIA/BUDOWLI >

< krótki opis/typ >

którego dotyczy niniejsza deklaracja, jest zgodny z ustawą o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku i właściwymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi:

<Tytuły specyfikacji technicznych

Tytuły dokumentów normalizacyjnych>

został oceniony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów typu i certyfikatów zgodności z typem:

< Nazwa firmy >  
< Pełny adres >

Zgodnie z następującymi świadectwami dopuszczenia do eksploatacji typu:

< Numer świadectwa, daty wydania >

Obowiązują następujące warunki stosowania:

< Wykaz ograniczeń lub przepisów >

W celu zadeklarowania zgodności zastosowano poniższe procedury:

< Procedury i badania wybrane do oceny urządzenia/budowli >

Odniesienie do specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych:

< Tytuły specyfikacji technicznych >

< Tytuły dokumentów normalizacyjnych >

Wykaz załączników

< Tytuły załączników (dokumentacji technicznej) >

Termin ważności: data DD/MM/RRRR (tylko w przypadku deklaracji tymczasowej)

Sporządzono w dniu: data DD/MM/RRRR

< Data i miejsce >

< Podpis osoby upoważnionej >  
< Tytuł, Stanowisko >

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 22f ust. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia określa:

- 1) tryb wydawania, odmowy wydania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 2) wykaz rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 3) zakres badań technicznych koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem;
- 4) szczegółowe warunki i tryb wydawania certyfikatów zgodności typu, certyfikatów zgodności z typem oraz deklaracji zgodności z typem;
- 5) procedurę oceny zgodności z typem;
- 6) wzór:
  - a) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu,
  - b) certyfikatu zgodności typu,
  - c) certyfikatu zgodności z typem,
  - d) deklaracji zgodności z typem.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji, stosownie do postanowień art. 5

ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414).

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do uczestników rynku kolejowego, którzy biorą udział w procesie dopuszczania do eksploatacji wyrobów stosowanych w kolejnictwie – producentów, jednostek zajmujących się badaniami i certyfikacją wyrobów stosowanych w kolejnictwie zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, dysponentów, importerów, wykonawców i inwestorów.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt zostanie poddany konsultacjom z producentami, jednostkami zajmującymi się badaniami i certyfikacją wyrobów stosowanych w kolejnictwie, zarządcami infrastruktury, przewoźnikami kolejowymi, dysponentami, importerami, wykonawcami i inwestorami.

### **3. Wpływ regulacji na:**

#### **a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

#### **b) rynek pracy**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

#### **c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **4. Źródła finansowania**

Wejście w życie ustawy nie powoduje konieczności wydatkowania środków finansowych.



**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**  
**I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym**

Na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Wymagania ogólne**

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu;
- 2) wzory dokumentów, o których mowa w pkt 1.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się do pojazdów kolejowych:

- 1) eksploatowanych przez przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i właścicieli kolejowych pojazdów specjalnych, operujących na liniach normalnotorowych, szerokotorowych i wąskotorowych oraz na liniach metra;
- 2) przygotowanych do jazdy lub jadących po torach kolejowych, w tym pojazdów kolejowych z własnym napędem prowadzących pociąg lub jadących luzem.

3. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) pojazdów trakcyjnych będących własnością właściciela bocznic, jeżeli czynności wykonywane na bocznicach polegają wyłącznie na rozrządzie i podstawianiu wagonów na stanowiska ładunkowe, z zastrzeżeniem § 3 ust. 1 pkt 2, § 5 pkt 2, § 6, § 7 ust. 1 i 2, § 8 oraz § 1 i 4 załącznika nr 1 do rozporządzenia;

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1369).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233 poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460 i 951.

- 2) pociągów metra, o których mowa w § 140 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 oraz z 2006 r. Nr 168, poz. 1198), w zakresie karty próby hamulca z zastrzeżeniem dokonania rejestracji czynności odpowiadających próbie hamulca w urządzeniu służącym do kontroli pracy pojazdu i rejestracji zdarzeń.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) pojazd szynowo-drogowy – rodzaj pojazdu specjalnego z własnym napędem, przystosowany do jazdy po torach kolejowych i drogach publicznych;
- 2) regulamin RID – Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący Aneks I do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158 i 159, z 1997 r. Nr 37, poz. 225 i 226 oraz z 1998 r. Nr 33, poz. 177);
- 3) wagon typu pasażerskiego – wagon służący do przewozu podróżnych i rzeczy lub tylko rzeczy, którego podstawą konstrukcji jest wagon pasażerski.

**§ 3. 1.** W pociągu powinny znajdować się następujące dokumenty:

- 1) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego:
  - a) w pojeździe kolejowym z napędem oraz w pojeździe doczepnym i rozrządczym,
  - b) w pojeździe metra,
  - c) w wagonie pasażerskim, typu pasażerskiego i towarowym ze stałą obsługą,
  - d) w pojeździe specjalnym;
- 2) karta próby hamulca i urządzeń pneumatycznych, zwana dalej „kartą próby hamulca”;
- 3) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu;
- 4) książka pokładowa wagonu – w wagonie pasażerskim i typu pasażerskiego;
- 5) zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji, określone w art. 3 ust. 2 lit. f i g rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011, str. 22, z późn. zm.) – w wagonie towarowym, dla którego funkcje utrzymania określone w art. 4 ust. 1

lit. a rozporządzenia (UE) nr 445/2011 wykonuje podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).

2. W pojazdach szynowo-drogowych powinny znajdować się również dokumenty określone w przepisach Prawa o ruchu drogowym.

3. Jeżeli w wagonie towarowym znajdują się dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 5, przepisu § 3 ust. 1 pkt 1 lit. c nie stosuje się.

4. Wzór świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, określają przepisy w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.

**§ 4.** 1. Dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 1, powinny znajdować się:

- 1) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego i zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji – u pracowników obsługujących bezpośrednio dany pojazd kolejowy;
- 2) karta próby hamulca – u maszynisty prowadzącego pociąg;
- 3) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu – u kierownika pociągu, a w przypadku pociągu bez obsługi konduktorskiej – u maszynisty prowadzącego pociąg;
- 4) książka pokładowa wagonu – w miejscu lub u osób, o których mowa w § 13 ust. 5.

2. Jeżeli pojazd kolejowy z napędem jest przesyłany w składzie pociągu jako nieczynny, to świadectwo sprawności technicznej tego pojazdu powinno znajdować się u maszynisty prowadzącego pociąg lub u kierownika tego pociągu.

3. Zasady przekazywania i przechowywania dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 2, na stacjach końcowych oraz na stacjach wyłączenia uszkodzonych pojazdów kolejowych określają przepisy wewnętrzne, uzgodnione między przewoźnikiem kolejowym a zarządcą infrastruktury albo między przewoźnikami kolejowymi.

## **Rozdział 2**

### **Karta próby hamulca i urządzeń pneumatycznych**

**§ 5.** W karcie próby hamulca:

- 1) określa się rzeczywisty procent masy hamującej wymaganej na danej linii kolejowej;
- 2) potwierdza się:

- a) prawidłowe działanie wszystkich urządzeń hamulcowych pociągu, w tym układu sterowniczego hamulca elektropneumatycznego, elektrycznego i elektrodynamicznego, z wyjątkiem hamulca ręcznego,
- b) sprawność działania urządzeń służących do zdalnego zamykania drzwi lub zdalnego otwierania i zamykania drzwi wejściowych,
- c) sprawność działania urządzeń dostępnych dla podróżnych, których prawidłowe działanie zależy od urządzeń pneumatycznych,
- d) sprawność działania urządzeń pneumatycznych, od których zależy prawidłowe działanie urządzeń stanowiących wyposażenie pojazdu kolejowego.

§ 6. 1. Karta próby hamulca może być wykonana w postaci druku gotowego do wypełnienia lub wydrukowana za pomocą drukarki komputerowej.

2. Jeśli próba hamulca prowadzona jest z wykorzystaniem urządzeń sterowanych mikroprocesorem lub komputerem, to wydruk karty może zawierać dodatkowe informacje dotyczące stanu urządzeń hamulcowych i pneumatycznych pociągu.

§ 7. 1. Kartę próby hamulca sporządza się w dwóch egzemplarzach po skończonej próbie działania układu hamulcowego i urządzeń pneumatycznych pociągu. Oryginał karty próby hamulca otrzymuje maszynista prowadzący pociąg. Kopia karty pozostaje u wykonującego próbę hamulca.

2. Jeżeli karta próby hamulca została sporządzona za pomocą drukarki komputerowej, to pierwszy z wydrukowanych egzemplarzy karty należy opatrzyć nadrukiem „ORYGINAŁ”, drugi zaś i następne – nadrukiem „KOPIA”.

3. Jeżeli eksploatujący pojazd kolejowy określi w przepisie wewnętrznym, że kartę próby hamulca wydaje się również innym pracownikom związanym z prowadzeniem pociągu lub pojazdu kolejowego, to należy sporządzić ją w niezbędnej, dodatkowej liczbie egzemplarzy.

4. Jeżeli próbę hamulca i urządzeń pneumatycznych wykonuje się na stacjach pośrednich na trasie jazdy pociągu, to:

- 1) wystawia się nową kartę próby hamulca albo
- 2) dokonuje się odpowiednich wpisów do wcześniej wystawionej karty próby hamulca, z tym że u prowadzącego próbę musi pozostać kopia dokonanych wpisów.

5. Karty próby hamulca nie wystawia się:

- 1) jeżeli wyjazd pojazdu trakcyjnego do pociągu odbywa się w obrębie tej samej stacji;

2) dla pojazdów szynowo-drogowych.

**§ 8.** 1. Wzory kart próby hamulca pociągu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Jeżeli skład pociągu pasażerskiego kursuje w obiegu, na który składa się znaczna liczba obsługiwanych pociągów (kursów), a nie zostały przekroczone warunki ważności próby hamulca określone w § 22 rozporządzenia, o którym mowa w § 1 ust. 3 pkt 2, eksploatujący pojazd kolejowy może wydać kartę próby hamulca określoną:

- 1) we wzorze 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia wraz z wykazem zawierającym numer obiegu i numery wszystkich pociągów wchodzących w skład tego obiegu oraz określenie miejsca i daty wystawienia, opatrzonym pieczęcią adresową przewoźnika oraz pieczęcią imienną i podpisem osoby wystawiającej wykaz, albo
- 2) we wzorze 3 załącznika nr 1 do rozporządzenia.

3. Karta próby hamulca, o której mowa w § 5, po skończonej jeździe jest przekazywana przez maszynistę do miejsca wyznaczonego w regulaminie wewnętrznym eksploatującego pojazd kolejowy.

4. Dla pociągu kursującego w ruchu międzynarodowym karta próby hamulca może być wystawiona według wzoru ustalonego między:

- 1) przewoźnikami organizującymi przejazd pociągu albo
- 2) przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury państwa, do którego wjeżdża pociąg, albo
- 3) przewoźnikiem a zarządem kolei państwa, do którego wjeżdża pociąg.

### **Rozdział 3**

#### **Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu**

**§ 9.** 1. W wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu, zwanym dalej „wykazem”, zamieszcza się następujące dane:

- 1) identyfikatory pojazdów kolejowych włączonych do składu pociągu;
- 2) długości poszczególnych pojazdów kolejowych i ich długość łączną;
- 3) masę poszczególnych pojazdów kolejowych (netto, tarę i brutto) i ich masę łączną;
- 4) masę hamującą rzeczywistą poszczególnych pojazdów kolejowych i ich łączną rzeczywistą masę hamującą;
- 5) stację nadania i stację przeznaczenia wraz z numerami węzłów kolejowych;
- 6) ewentualne informacje o przewożonych towarach niebezpiecznych wraz z numerem klasyfikacyjnym wynikającym z regulaminu RID.

2. Wykaz może być wykonany w postaci druku gotowego do wypełnienia lub wydrukowany za pomocą drukarki komputerowej.

§ 10. 1. Wykaz sporządza się w 2 egzemplarzach, przy czym oryginał otrzymuje kierownik pociągu, a drugi egzemplarz (kopię) pozostawia się na stacji, z której wyprawiany jest pociąg.

2. Jeżeli wykaz został sporządzony za pomocą drukarki komputerowej, to pierwszy z wydrukowanych egzemplarzy wykazu należy opatrzyć nadrukiem „ORYGINAŁ”, drugi zaś i następne – nadrukiem „KOPIA”.

3. Jeżeli eksploatujący pojazd kolejowy określi w przepisie wewnętrznym, że wykaz wydaje się również innym pracownikom związanym z prowadzeniem pociągu lub pojazdu kolejowego, to należy sporządzić go w niezbędnej, dodatkowej liczbie egzemplarzy.

4. Wykaz jest przekazywany do miejsca wyznaczonego w regulaminie wewnętrznym eksploatującego pojazd kolejowy.

§ 11. 1. Wzór wykazu stosowanego dla pociągów kursujących na:

- 1) liniach kolejowych normalnotorowych, szerokotorowych i wąskotorowych – określa wzór 1,
  - 2) liniach metra – określa wzór 2
- załącznika nr 2 do rozporządzenia.

2. Dla pociągu kursującego w ruchu międzynarodowym wykaz może być wystawiony według wzoru ustalonego między:

- 1) przewoźnikami organizującymi przejazd pociągu albo
- 2) przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury państwa, do którego wjeżdża pociąg, albo
- 3) przewoźnikiem a zarządem kolei państwa, do którego wjeżdża pociąg.

## **Rozdział 4**

### **Książka pokładowa wagonu**

§ 12. Książka pokładowa wagonu służy do:

- 1) przekazywania przez drużynę konduktorską obsłudze technicznej informacji o uszkodzeniach stwierdzonych w wagonie w czasie jego jazdy;
- 2) zapisu stwierdzonych przez obsługę techniczną uszkodzeń i wykonanych czynności naprawczych w wagonie w czasie postoju na stacji postojowej lub przyczyn wyłączenia wagonu z ruchu;

- 3) powiadamiania eksploatującego wagon o stwierdzonych uszkodzeniach, wykonanych czynnościach naprawczych lub przyczynach wyłączenia wagonu z ruchu.

§ 13. 1. Książka pokładowa składa się z okładki i druków formularzy.

2. Dla wagonów kursujących w ruchu międzynarodowym na stronie 1 okładki wpisuje się identyfikator pojazdu kolejowego oraz nazwę stacji macierzystej wraz z numerem telefonu i faksu, pod które należy przekazać wiadomość o uszkodzeniu wagonu.

3. W książce pokładowej wagonu kursującego w ruchu międzynarodowym identyfikator pojazdu kolejowego wpisuje się również na wszystkich drukach formularzy.

4. Dla wagonów kursujących w pociągach w ruchu krajowym formularze książki pokładowej wypełnia się dla wagonu, w którym stwierdzono uszkodzenie.

5. Książka pokładowa wagonu powinna znajdować się:

- 1) w każdym wagonie kursującym w ruchu międzynarodowym – w miejscu ustalonym w kolejowych przepisach międzynarodowych, między przewoźnikami, między przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury państwa, do którego wjeżdża wagon, albo między przewoźnikiem a zarządem kolejowym państwa, do którego wjeżdża wagon;
- 2) w posiadaniu drużyny konduktorskiej obsługującej pociąg kursujący w ruchu krajowym;
- 3) w wagonach ze stałą obsługą – u obsługi wagonu;
- 4) w jednostkach obsługujących wagony pasażerskie i typu pasażerskiego.

6. Wzór książki pokładowej wagonu (okładka i druki formularzy) określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

## **Rozdział 5**

### **Przepis końcowy**

§ 14. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>3)</sup>

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI  
MORSKIEJ**

---

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 9, poz. 63), które utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. ...).

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia określa wykaz dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu oraz ich wzory.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji, stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414).



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do uczestników rynku kolejowego, którzy są dysponentami pojazdów kolejowych, w tym: zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych.

### **2. Konsultacje społeczne**

PKP PLK SA;  
PKP Intercity SA;  
Przewozy Regionalne Sp. z o. o.;  
PKP Cargo SA;  
"Koleje Mazowieckie – KM" Sp. z o.o.;  
Railway Business Forum;  
Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;  
Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

### **3. Wpływ regulacji na:**

#### **a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

#### **b) rynek pracy**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

#### **c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

#### **d) sytuację i rozwój regionalny**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

### **4. Źródła finansowania**

Wejście w życie ustawy nie powoduje konieczności wydatkowania środków finansowych.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej**

Na podstawie art. 25g ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury kolejowej, zwanym dalej „rejestrem RINF”;
- 2) sposób prowadzenia rejestru RINF, w tym:
  - a) sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z rejestru RINF,
  - b) częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w rejestrze RINF;
- 3) wzór rejestru RINF, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.

**§ 2.** Prezes UTK prowadzi rejestr RINF we wspólnym interfejsie użytkownika (CUI), o którym mowa w art. 4 decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1).

**§ 3.** Wzór rejestru RINF, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 4. 1.** Zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekazują Prezesowi UTK dane rejestrowe podlegające publikacji w rejestrze RINF dotyczące danej infrastruktury w terminie jednego miesiąca od dopuszczenia do eksploatacji tej infrastruktury.

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1369).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381 oraz z 2012 r. Nr 460 i poz. 951.

2. Czynności, o których mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują dostarczając Prezesowi UTK wypełniony formularz przekazania danych rejestrowych podlegających publikacji w rejestrze RINF, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Na podstawie otrzymanego formularza, o którym mowa w ust. 2, Prezes UTK wprowadza do rejestru RINF wyszczególnione w formularzu dane rejestrowe przy najbliższej aktualizacji, o której mowa w § 8.

**§ 5. 1.** W przypadku zmiany danych rejestrowych dotyczących infrastruktury kolejowej zarejestrowanej w rejestrze RINF, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych powiadamiają Prezesa UTK o zmianie danych rejestrowych w terminie jednego miesiąca od zaistnienia danej zmiany.

2. Czynności, o których mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują dostarczając Prezesowi UTK wypełniony formularz zmiany danych rejestrowych w rejestrze RINF, którego wzór stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Na podstawie otrzymanego formularza, o którym mowa w ust. 2, Prezes UTK wprowadza zmiany w rejestrze RINF w zakresie wyszczególnionych w formularzu danych rejestrowych przy najbliższej aktualizacji, o której mowa w § 8.

**§ 6. 1.** W przypadku likwidacji infrastruktury kolejowej zarejestrowanej w rejestrze RINF, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych powiadamiają o tym Prezesa UTK w terminie jednego miesiąca od likwidacji danej infrastruktury.

2. Czynności, o których mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują dostarczając Prezesowi UTK wypełniony formularz usunięcia danych rejestrowych z rejestru RINF, którego wzór stanowi załącznik nr 4 do rozporządzenia.

3. Na podstawie otrzymanego formularza, o którym mowa w ust. 2, Prezes UTK usuwa z rejestru RINF wyszczególnione w formularzu dane rejestrowe przy najbliższej aktualizacji, o której mowa w § 8.

**§ 7.** Formularze, o których mowa w § 4 ust. 2, § 5 ust. 2 i § 6 ust. 2, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekazują Prezesowi UTK w wersji papierowej oraz elektronicznej.

**§ 8.** Rejestr RINF podlega aktualizacji przynajmniej co trzy miesiące.

**§ 9.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej  
z dnia ..., (poz. ...)**

**Załącznik nr 1**

**WZÓR REJESTRU RINF, SZCZEGÓŁOWY ZAKRES DANYCH REJESTROWYCH  
W NIM UJĘTYCH ORAZ JEGO OPIS FUNKCJONALNY I TECHNICZNY, W TYM OPIS  
FORMATU DANYCH REJESTROWYCH ORAZ WYMAGANIA W ZAKRESIE JEGO  
FUNKCJONOWANIA**

**1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:**

- 1) posterunek zapowiadawczy, stacja, stacja węzłowa, mijanka, posterunek odgałęźny, posterunek bocznicowy, posterunek odstępowy, przystanek osobowy, tor główny zasadniczy, tor główny dodatkowy, tor szlakowy, odstęp, szlak – posterunek zapowiadawczy, stację, stację węzłową, mijankę, posterunek odgałęźny, posterunek bocznicowy, posterunek odstępowy, przystanek osobowy, tor główny zasadniczy, tor główny dodatkowy, tor szlakowy, odstęp, szlak, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.);
- 2) punkt operacyjny – miejsce przeznaczone do wykonywania operacji związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz miejsce zmiany systemu sterowania ruchem kolejowym lub systemu radiołączności pociągowej na linii kolejowej; do punktów operacyjnych zalicza się posterunki zapowiadawcze (posterunki odgałęźne, stacje, w tym: stacje węzłowe i mijanki), przystanki osobowe, terminale towarowe oraz stacje rozrządowe; punktem operacyjnym jest również każde zlokalizowane na granicy Rzeczypospolitej Polskiej miejsce połączenia sieci kolejowej zarządcy infrastruktury z sieciami kolejowymi państw sąsiednich, miejsce połączenia sieci kolejowej zarządcy infrastruktury z siecią innego zarządcy infrastruktury, a także posterunek bocznicowy w połączeniu z przyległą do tego posterunku bocznicą kolejową; do punktów operacyjnych nie zalicza się posterunków odstępowych;
- 3) sekcja linii – fragment linii kolejowej pomiędzy dwoma sąsiednimi punktami operacyjnymi; w zależności od wyznaczonych punktów operacyjnych, sekcją linii może być odstęp, szlak lub odcinek linii kolejowej;
- 4) tor główny – tor główny zasadniczy lub tor główny dodatkowy w przypadku punktu operacyjnego, który jest stacją albo tor szlakowy w przypadku punktu operacyjnego, który nie jest stacją;
- 5) tor boczny – każdy tor niebędący torem głównym ani torem szlakowym, ani torem w obrębie bocznic kolejowej.

**2. Opis funkcjonalny i techniczny rejestru RINF oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania**

**2.1.1. Zakres**

Rejestr RINF obejmuje infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład podsystemów:

- 1) infrastruktura;
- 2) energia;

- 3) sterowanie – urządzenia przytorowe.

### 2.1.2. Uwagi ogólne

Rejestr RINF pozwala na wykorzystywanie zawartych w nim danych do celów planowania przy projektowaniu nowych pojazdów kolejowych i przydzielaniu tras przejazdu pociągów. Rejestr RINF wspomaga procesy określone w pkt 2.1.3–2.1.6.

### 2.1.3. Projektowanie podsystemów „Tabor”

Zgodność z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI” oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ma zasadnicze znaczenie od początku projektowania nowych lub przeprojektowywania istniejących podsystemów w ramach całego procesu wytwarzania. Rejestr RINF pozwala na wykorzystanie zawartych w nim danych w celu spełnienia wymogów związanych z właściwościami infrastruktury kolejowej w zakresie zamierzonego przeznaczenia projektowanego pojazdu kolejowego.

### 2.1.4. Zapewnienie kompatybilności technicznej w przypadku urządzeń stacjonarnych

Rejestr RINF umożliwia sprawdzenie zgodności podsystemów z zasadniczymi wymaganiami gdy zastosowanie mają:

- 1) TSI, na podstawie informacji zawartych w stosownej TSI oraz w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) i europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV); proces ten obejmuje weryfikację interfejsów z systemem, do którego dany podsystem ma być włączony; weryfikacja interfejsów w zakresie kompatybilności technicznej może być zapewniona dzięki wglądowi w rejestr RINF;
- 2) przepisy krajowe, przy czym istnieje możliwość wglądu w rejestr RINF w celu sprawdzenia w tych przypadkach interfejsów pod kątem kompatybilności technicznej.

### 2.1.5. Monitorowanie interoperacyjności systemu kolei Unii Europejskiej

Rejestr RINF zapewnia przejrzystość w odniesieniu do postępów w zakresie interoperacyjności systemu kolei i pozwala na regularne monitorowanie rozwoju systemu kolei Unii Europejskiej.

### 2.1.6. Stwierdzanie kompatybilności pociągu z planowaną trasą przejazdu

Przed przydzieleniem przez zarządcę infrastruktury trasy dla przejazdu pociągu, rejestr RINF umożliwia przewoźnikowi kolejowemu sprawdzenie kompatybilność jego pociągu z planowaną trasą przejazdu, z uwzględnieniem wszelkich ograniczeń technicznych, eksploatacyjnych i związanych z zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji w odniesieniu do:

- 1) wszystkich pojazdów kolejowych wchodzących w skład pociągu;
- 2) planowanej trasy przejazdu pociągu.

## 2.2. Pozycje przeznaczone do rejestru RINF

- 1) pozycje i format pozycji publikuje się zgodnie z tabelą 2;
- 2) zastosowanie pozycji w odniesieniu do typu sieci kolejowej w tabeli 2 jest

wyszczególnione przy użyciu następujących skrótów w kolumnie „Uwagi”:

- a) TSI – linie zweryfikowane w stosunku do TSI,
  - b) istniejące – linie dopuszczone do eksploatacji przed dniem 19 lipca 2008 r. i dotychczas niezwerfikowane w stosunku do TSI,
  - c) TEN CR – linie należące do transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie,
  - d) TEN HS – linie należące do transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie,
  - e) poza TEN – linie będące poza siecią transeuropejską bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie;
- 3) pozycje w tabeli 2, które nie mają zastosowania w danym przypadku (np. pozycje odnoszące się do wymagań dotyczących sieci trakcyjnej i pantografu w przypadku linii niezelektryfikowanej), oznacza się jako „nie dotyczy”.
  - 4) w przypadku zastosowania innej wartości danego parametru niż wartości wymienione w kolumnie „Format” tabeli 2 dla danej pozycji, należy podać wartość tego parametru.

### 2.3. Struktura sieci kolejowej

Sieć kolejowa na poziomie makro dzieli się na sekcje linii i punkty operacyjne. Pozycje podlegające publikacji w rejestrze RINF na poziomie mikro w odniesieniu do:

- 1) sekcji linii, związane z podsystemami infrastruktura, energia i sterowanie, przypisuje się do części 1.1.1 „tor szlakowy” w tabeli 2;
- 2) punktu operacyjnego, związane z podsystemem infrastruktura, przypisuje się do części 1.2.1 „tor główny” i części 1.2.2 „tor boczny” w tabeli 2.

### 2.4. Instrukcja używania rejestru RINF

W celu zapewnienia dostępności określonych danych rejestr RINF wspomaga procesy określone w tabeli 1.

Tabela 1

Pobieranie pozycji w celu stwierdzenia kompatybilności pociągu z planowaną trasą przejazdu	Wyszukiwanie danych technicznych w odniesieniu do określonej trasy, aby sprawdzić kompatybilność techniczną pomiędzy urządzeniami stacjonarnymi i taborem zgodnie z interfejsem z europejskim rejestrem typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV)
Pobieranie pozycji w celu zapewnienia kompatybilności technicznej w odniesieniu do urządzeń stacjonarnych	Wyszukiwanie danych technicznych w odniesieniu do określonego odcinka trasy w celu zweryfikowania interfejsów z systemem, do którego jest on włączany na granicach
Pobieranie pozycji do celów projektowania podsystemów „Tabor”	Wyszukiwanie danych technicznych w odniesieniu do określonych części sieci kolejowej w celu uzyskania zgodności przy projektowaniu i dopuszczaniu pojazdów kolejowych do eksploatacji na poziomie „typu”
Pobieranie pozycji w celu monitorowania interoperacyjności sieci kolejowej Unii Europejskiej	Wyszukiwanie danych technicznych w odniesieniu do określonych części sieci kolejowej w celu regularnego monitorowania postępów w zakresie interoperacyjności systemu kolei w odniesieniu do kluczowych wskaźników efektywności

### 3. Wzór rejestru RINF, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych, w tym opis formatu danych rejestrowych

Tabela 2

Lp.	Numer parametru <sup>*)</sup>	Tytuł	Format	Definicja	Uwagi
1.	<b>1</b>	<b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b>			
2.	<b>1.1</b>	<b>SEKCJA LINII</b>			
3.	<b>1.1.1</b>	<b>TOR SZLAKOWY</b>			
4.	<b>1.1.1.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
5.	1.1.1.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
6.	1.1.1.0.0.2	Krajowa identyfikacja linii	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja linii lub niepowtarzalny numer linii.	-
7.	1.1.1.0.0.3	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Numer toru w obrębie sekcji linii.	-
8.	1.1.1.0.0.4	Początek toru	[GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287), oraz kilometr związany z identyfikacją linii na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
9.	1.1.1.0.0.5	Punkt operacyjny na początku toru	[CiągZnaków]	Nazwa punktu operacyjnego na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
10.	1.1.1.0.0.6	Koniec toru	[GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz kilometr związany z identyfikacją linii na końcu odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
11.	1.1.1.0.0.7	Punkt operacyjny na końcu toru	[CiągZnaków]	Nazwa punktu operacyjnego na końcu odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
12.	<b>1.1.1.1</b>	<b>Podsystem „Infrastruktura”</b>			
13.	<b>1.1.1.1.1</b>	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
14.	1.1.1.1.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/ RRRRRRRRRRRR R/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
15.	<b>1.1.1.1.2</b>	<b>Parametry użytkowe</b>			
16.	1.1.1.1.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (linie o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN).	TEN HS TEN CR

17.	1.1.1.1.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M	W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do linii poza TEN.	-
18.	1.1.1.1.2.3	Wytrzymałość na obciążenia	[CiągZnaków]	Kategoria będąca wynikiem procesu klasyfikacji określonego w PN-EN 15528:2008, zdefiniowana w tej normie jako „kategoria linii”. Przedstawia ona zdolność infrastruktury do wytrzymania obciążeń pionowych wywieranych przez pojazdy na linię lub sekcję linii w przypadku regularnej eksploatacji, jako połączenie kategorii linii określonej w normie z dozwoloną prędkością zgodnie z załącznikiem E do TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych (kategoria linii-prędkość, przykłady: E5-100, D4xL-100).	-
19.	1.1.1.1.2.4	Maksymalna dozwolona prędkość	[NNN]	Nominalna maksymalna prędkość eksploatacyjna na linii wynikająca z właściwości podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie”, wyrażona w kilometrach na godzinę.	-
20.	1.1.1.1.2.5	Zakres temperatury	Wybór jednej opcji z określonego wykazu: T1 (- 25 do + 40°C) T2 (- 40 do + 35°C) T3 (- 25 do + 45 °C) Tx (- 40 do + 50°C)	Zakres temperatury (wg normy PN-EN 50125-1:2002) określony w pkt 4.2.6.1.2 TSI „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych w przypadku nieograniczonego dostępu do linii.	-
21.	1.1.1.1.2.6	Wysokość maksymalna	[NNNN]	Najwyższy punkt sekcji linii określony w układzie wysokości, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. –Prawo geodezyjne i kartograficzne.	-
22.	1.1.1.1.2.7	Występowanie trudnych warunków klimatycznych	[Tak/Nie]	Warunki klimatyczne na linii są trudne lub normalne. Wystąpienia śniegu, oblodzenia i gradu (wg normy PN-EN 50125-1:2002) określone w pkt 4.2.6.1.5 TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych.	-
23.	<b>1.1.1.1.3</b>	<b>Układ linii</b>			
24.	1.1.1.1.3.1	Skrajnia interoperacyjna	[AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC	Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2010.	-
25.	1.1.1.1.3.2	Skrajnie wielonarodowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.	-
26.	1.1.1.1.3.3	Skrajnie krajowe	[CiągZnaków]	Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273:3-2010 lub inna skrajnia lokalna.	-
27.	1.1.1.1.3.6	Pochylenie podłużne	[NN.N] [NNN.NN + CiągZnaków]	Wartość pochylenia podłużnego (wyrażone w milimetrach na metr) oraz miejsca występowania zmian w pochyleniu. Kilometr związany z identyfikacją linii przy zasadniczym kierunku ruchu. Dane podaje się w postaci łańcucha informacji: pochylenie-miejsce-pochylenie-miejsce-...-pochylenie.	-
28.	1.1.1.1.3.7	Najmniejszy promień łuku poziomego	[NNNNN]	Promień najmniejszego łuku poziomego sekcji linii.	-
29.	<b>1.1.1.1.4</b>	<b>Parametry toru</b>			



30.	1.1.1.1.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	-
31.	1.1.1.1.4.2	Niedobór przechyłki	[NNN]	Maksymalny niedobór przechyłki wyrażony w milimetrach, zdefiniowany jako wartość różnicy między zastosowaną przechyłką i wyższą przechyłką zrównoważoną.	-
32.	1.1.1.1.4.3	Istnienie eksploatacyjnych wartości granicznych w odniesieniu do ekwiwalentnej stożkowatości	[Tak + odniesienie/Nie]	Ekwiwalentna stożkowatość to tangens kąta stożka zestawu kołowego z kołami stożkowymi, których ruch poprzeczny ma tę samą kinematyczną długość fali co dany zestaw kołowy na torze prostym i łukach o dużym promieniu. Eksploatacyjne wartości graniczne stanowią punkt otwarty, należy podać odniesienie do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
33.	1.1.1.1.4.4	Pochylenie poprzeczne szyny	[1:NN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1:20/1:30/1:40/inne	Kąt określający pochylenie główki szyny, gdy jest ona zamontowana na torze, w stosunku do płaszczyzny szyn (powierzchni tocznej), równy kątowi między osią symetrii szyny (lub równoważnej symetrycznej szyny o takim samym profilu główki szyny) a prostą prostopadłą do płaszczyzny szyn.	-
34.	1.1.1.1.4.5	Podrywanie podsypki	[Tak/Tak + odniesienie/Nie]	Zjawisko aerodynamiczne, w wyniku którego podsypka jest podrzucana w górę lub rozrzucona, dotyczące TSI systemu kolei dużych prędkości przy prędkości większej niż 190 km/h. Podrywanie podsypki stanowi punkt otwarty w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości. Jeżeli istnieją przepisy krajowe, należy podać odniesienie do nich.	TEN HS
35.	<b>1.1.1.1.5</b>	<b>Rozjazdy i skrzyżowania</b>			
36.	1.1.1.1.5.1	Zgodność wartości eksploatacyjnych z TSI w odniesieniu do rozjazdów i skrzyżowań	[Tak/Nie + odniesienie]	Rozjazdy i skrzyżowania utrzymuje się w wymiarze eksploatacyjnej wartości granicznej określonej w TSI. Jeżeli w odniesieniu do istniejących linii stosuje się mniej restrykcyjne wartości niż podane w TSI, należy wybrać opcję „Nie” wraz z odniesieniem do dokumentu zawierającego szczegółową specyfikację.	istniejące
37.	1.1.1.1.5.2	Minimalna średnica koła w odniesieniu do krzyżownic podwójnych ze stałymi dziobami	[NNN]	Maksymalny odcinek bez prowadzenia w krzyżownicy podwójnej ze stałym dziobem zależy od minimalnej średnicy koła w warunkach eksploatacji. Jeżeli wartość ta jest mniejsza od wartości podanej w TSI, należy to określić w odniesieniu do linii niezgodnych z TSI. Średnica wyrażona w milimetrach.	istniejące
38.	<b>1.1.1.1.6</b>	<b>Wytrzymałość toru na przykładane obciążenia</b>			
39.	1.1.1.1.6.2	Stosowanie hamulców wiroprądowych	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: dozwolone /dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego /nie dozwolone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców wiroprądowych.	-

40.	1.1.1.1.6.3	Stosowanie hamulców magnetycznych	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: dozwolone /dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego /nie dozwolone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców magnetycznych.	-
41.	<b>1.1.1.1.7</b>	<b>BHP i środowisko</b>			
42.	1.1.1.1.7.1	Wymagana kategoria pożarowa taboru	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: N/A/B	Określone prawdopodobieństwo, że pociąg pasażerski, na pokładzie którego wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez czas określony w TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” oraz TSI „Tabor- lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych. Nie stosuje się (opcja N) w przypadku krótkich tuneli lub odcinków toru na pochyleniu podłużnym o długości mniejszej niż 1 km.	TSI istniejące
43.	1.1.1.1.7.2	Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru	[CiągZnaków]	Określone prawdopodobieństwo, że pociąg pasażerski, na pokładzie którego wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas zgodnie z przepisami krajowymi, o ile istnieją.	istniejące
44.	1.1.1.1.7.3	Stosowanie smarowania obrzeży kół	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: wymagane /dozwolone /zabronione	Stosowanie pokładowego urządzenia do smarowania obrzeży kół jest wymagane/dozwolone/zabronione.	TEN CR poza TEN
45.	1.1.1.1.7.4	Występowanie jednopoziomowych skrzyżowań	[Tak/Nie]	Występowanie jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowej z drogami publicznymi na danej sekcji linii.	TEN CR poza TEN
46.	<b>1.1.1.1.8</b>	<b>Tunel</b>			
47.	1.1.1.1.8.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
48.	1.1.1.1.8.3	Początek tunelu	[GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz km związany z identyfikacją linii na początku tunelu.	-
49.	1.1.1.1.8.4	Koniec tunelu	[GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz km związany z identyfikacją linii na końcu tunelu.	-
50.	1.1.1.1.8.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR R/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
51.	1.1.1.1.8.7	Długość tunelu	[NNNNN]	Rzeczywista długość tunelu, wyrażona w metrach, od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagana jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.	-

52.	1.1.1.1.8.8	Powierzchnia przekroju poprzecznego	[NNN]	Najmniejsza rzeczywista powierzchnia przekroju poprzecznego tunelu, wyrażona w metrach kwadratowych.	-
53.	1.1.1.1.8.9	Istnienie planu awaryjnego	[Tak/Nie]	Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownia, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja Komisji 2008/163/WE).	TSI istniejące
54.	<b>1.1.1.2</b>	<b>Podsystem „Energia”</b>			
55.	<b>1.1.1.2.1</b>	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
56.	1.1.1.2.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Energia” - ENE)	[CC/ RRRRRRRRRRRR R/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
57.	<b>1.1.1.2.2</b>	<b>Sieć trakcyjna</b>			
58.	1.1.1.2.2.1	System zasilania (napięcie i częstotliwość)	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: niezelektryfikowany/ DC 3 kV/ DC 600 V/inne	Napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa, jeżeli zgodne z PN-EN 50163:2006. W razie przekroczenia zakresu określonego w normie należy opublikować maksymalną ciągłą wartość napięcia (wartość maksymalna podana w nawiasach).	-
59.	1.1.1.2.2.2	Maksymalny pobór prądu przez pociąg	[NNNN]	Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg, wyrażony w amperach.	-
60.	1.1.1.2.2.3	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju	[NNN]	Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg podczas postoju w przypadku systemów prądu stałego (DC), wyrażony w amperach.	-
61.	1.1.1.2.2.4	Możliwość stosowania hamowania odzyskowego	[Tak/Nie]	Hamowanie odzyskowe jest dozwolone lub nie.	-
62.	1.1.1.2.2.5	Nominalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Nominalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TSI
63.	1.1.1.2.2.6	Maksymalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Maksymalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TEN HS TEN CR poza TEN
64.	1.1.1.2.2.7	Minimalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Minimalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TEN HS TEN CR poza TEN
65.	<b>1.1.1.2.3</b>	<b>Pantograf</b>			
66.	1.1.1.2.3.1	Dopuszczone ślizgacze pantografu	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: 1950 mm(Typ 1)/ 1950 mm (PL)/inne	Jeden lub większa liczba ślizgaczy pantografu zgodnie z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” lub w normie PN-EN 50367:2006.	-
67.	1.1.1.2.3.2	Wymogi dotyczące liczby uniesionych pantografów i ich rozstawu	[CiągZnaków]	Maksymalna liczba uniesionych pantografów dopuszczona na linii. Minimalny rozstaw między osiami ślizgacza pantografu w przypadku dwóch lub większej liczby uniesionych pantografów, wyrażony w metrach. Wartości określono w odniesieniu do maksymalnej dozwolonej prędkości na danej sekcji linii.	-

68.	1.1.1.2.3.3	Dozwolony materiał nakładki stykowej	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: węgiel/ węgiel z domieszkami/inne	Jeden lub większa liczba typów materiału, z którego wykonane są nakładki stykowe, dopuszczonych do stosowania przez zarządcę infrastruktury.	-
69.	<b>1.1.1.2.4</b>	<b>Sekcje separacji sieci trakcyjnej (ST)</b>			
70.	1.1.1.2.4.1	Stosowanie separacji faz	[Tak + odniesienie/Nie]	W razie stosowania separacji faz na danej sekcji linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu.	-
71.	1.1.1.2.4.2	Zastosowanie separacji systemów	[Tak + odniesienie/Nie]	W razie stosowania separacji systemów na danej sekcji linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu.	-
72.	<b>1.1.1.2.5</b>	<b>Wymogi dotyczące taboru</b>			
73.	1.1.1.2.5.1	Wymagane ograniczenie poboru prądu na pokładzie	[Tak/Nie]	Wymóg dotyczący urządzenia pokładowego umożliwiającego ustalenie maksymalnego poboru prądu przez pociąg	TEN CR poza TEN
74.	1.1.1.2.5.2	Dozwolona średnia siła nacisku stykowego	[CiągZnaków] lub [NNN]	Średnia siła nacisku stykowego dopuszczona na linii. Siła podana jest jako wstępnie określona krzywa lub jako wartość wyrażona w niutonach.	-
75.	1.1.1.2.5.3	Wymagane samoczynne urządzenie opuszczające (ADD)	[Tak/Nie]	Urządzenie samoczynnie opuszczające pantograf (ADD) w przypadku awarii lub nadmiernego zużycia nakładki ślizgowej pantografu, spełniające wymagania normy PN-EN 50206-1:2010.	-
76.	<b>1.1.1.3</b>	<b>Podsystem „Sterowanie”</b>			
77.	<b>1.1.1.3.1</b>	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
78.	1.1.1.3.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu podsystemu „Sterowanie” - CCS	[CC/ RRRRRRRRRRRR R/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
79.	<b>1.1.1.3.2</b>	<b>Klasa A - System ochrony pociągów (Europejski System Sterowania Pociągiem - ETCS)</b>			
80.	1.1.1.3.2.1	Poziom ETCS	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3	Poszczególne poziomy zastosowania systemów ERTMS/ETCS stanowią sposób na wyrażenie ewentualnych związków funkcjonalnych pomiędzy torami i pociągiem. Definicje poziomu są związane głównie z używanymi urządzeniami przytorowymi, ze sposobem, w jaki informacje z urządzeń przytorowych docierają do jednostek pokładowych, oraz z tym, jakie funkcje są obsługiwane przez urządzenia - odpowiednio - przytorowe i pokładowe.	-
81.	1.1.1.3.2.2	Wersja wzorca ETCS (x.y)	[N.N.N] wybór jednej opcji z określonego wykazu: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/3.0.0/inna/nie dotyczy	Wzorzec ETCS zainstalowany przy torach (wersja w nawiasie nie jest w pełni kompatybilna).	-
82.	1.1.1.3.2.3	Wymagana funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) w celu uzyskania dostępu do linii	[Tak/Nie]	Funkcja radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) stanowi kryterium dostępu do sieci.	-
83.	1.1.1.3.2.4	Funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) zainstalowana przy torach	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: brak/pętla/GSM-R/ pętla i GSM-R	Informacje dotyczące zainstalowanych urządzeń przytorowych umożliwiających przekazywanie informacji uaktualniających za pośrednictwem pętli lub GSM-R w przypadku instalacji na poziomie 1.	-

84.	1.1.1.3.2.5	Wdrożone krajowe zastosowanie systemu ETCS	Numer z określonego wykazu	Pakiet 44 stanowi środek przekazywania danych w zakresie zastosowań krajowych pomiędzy pociągiem i torem oraz w drugą stronę przy użyciu urządzeń do przekazywania danych uwzględnionych w systemie ETCS. Wartości NID_XUSER zarządzane przez ERA w dokumencie na temat zmiennych ETCS są dostępne na stronie internetowej ERA. Wyposażenie umożliwiające krajowe zastosowanie systemu ETCS.	-
85.	1.1.1.3.2.6	Występowanie ograniczeń lub warunków eksploatacyjnych	[Tak + odniesienie/Nie]	Ograniczenia lub warunki wynikające z częściowej zgodności z TSI „Sterowanie”.	-
86.	<b>1.1.1.3.3</b>	<b>Klasa A - Łączność radiowa (GSM-R)</b>			
87.	1.1.1.3.3.1	Wersja urządzeń GSM-R	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3/ brak, 6/14, 7/15 /inna	Numer wersji urządzeń GSM-R FRS i SRS zainstalowanych na sekcji linii.	-
88.	1.1.1.3.3.2	Minimalna liczba aktywnych urządzeń GSM-R na pokładzie do celów przekazywania danych	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3/inna	Liczba aktywnych urządzeń GSM-R (telefonów komórkowych, telefonów zainstalowanych stacjonarnie na pojeździe kolejowym) do celów przekazywania danych niezbędnych do zapewnienia sprawnej jazdy pociągu. Bez kluczowego znaczenia dla bezpieczeństwa, niezwiązane z interoperacyjnością.	-
89.	<b>1.1.1.3.4</b>	<b>Klasa A - System detekcji pociągów</b>			
90.	1.1.1.3.4.1	Istnienie systemu detekcji pociągów klasy A	[Tak + odniesienie/Nie]	Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
91.	<b>1.1.1.3.5</b>	<b>Klasa B - Systemy ochrony pociągów</b>			
92.	1.1.1.3.5.1	Zainstalowane systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: SHP/łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne /brak	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne zainstalowane przy torach i używane w ramach normalnej eksploatacji.	-
93.	1.1.1.3.5.2	Konieczność posiadania na pokładzie więcej niż jednego systemu ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub innego	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: czuwak aktywny (CA)/SHP/ łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne /brak wymagań	Na pokładzie musi znajdować się i być równocześnie aktywny więcej niż jeden system ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inny.	-
94.	<b>1.1.1.3.6</b>	<b>Klasa B - Łączność radiowa</b>			
95.	1.1.1.3.6.1	Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne /brak	Systemy łączności radiowej klasy B lub inne zainstalowane na sekcji linii i używane w ramach normalnej eksploatacji.	-
96.	<b>1.1.1.3.7</b>	<b>Przejścia między systemami</b>			
97.	1.1.1.3.7.1	Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami ochrony, sterowania i ostrzegania	[Tak + odniesienie/Nie]	Przełączanie między systemami ETCS/klasa B i klasa B/klasa B podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych.	istniejące
98.	1.1.1.3.7.2	Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami łączności radiowej	[Tak + odniesienie/Nie]	Przełączanie między systemami łączności radiowej GSM-R/klasa B, klasa B/klasa B i brakiem systemu łączności podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych.	istniejące

99.	<b>1.1.1.3.8</b>	<b>Klasa B - Systemy detekcji pociągów</b>			
100.	1.1.1.3.8.1	Typy systemów detekcji pociągów	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: obwód torowy/czujnik koła/przycisk szynowy/pętla/inne	Typy zainstalowanych systemów detekcji pociągów. Pomaga w szybkim określeniu, które parametry dotyczące detekcji pociągów mają zastosowanie w odniesieniu do danej sekcji linii (nie wszystkie parametry mają zastosowanie do wszystkich typów systemów detekcji pociągów).	-
101.	1.1.1.3.8.2	Maksymalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami	[NNNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy minimalnej długości sekcji detekcji pociągów. Wymóg ten dotyczy minimalnej długości sekcji sygnalizacyjnej, tak by nie mogła zostać przykryta w całości przez pojazd lub zespół pojazdów, wskutek czego system detekcji pociągów zgłosiłby ją jako „wolna”.	-
102.	1.1.1.3.8.3	Minimalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami	[NNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy licznika osi lub czujnika koła lub przypadku szczególnego. Wymagane jest, aby systemy zliczania osi były w stanie rozróżnić detekcje osi przeprowadzone przez 2 kolejne liczniki w dostatecznie wysokiej rozdzielczości; w innym przypadku wynik będzie błędem obliczeniowym.	-
103.	1.1.1.3.8.4	Minimalna dozwolona odległość pomiędzy pierwszą i ostatnią osią	[NNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy obwodów torowych lub odpowiednich przypadków szczególnych. W połączeniach elektrycznych pomiędzy sąsiednimi obwodami torowymi może występować obszar, w którym detekcja osi pojazdu nie jest zapewniona.	-
104.	1.1.1.3.8.5	Maksymalna dozwolona długość nawisu pojazdu	[NNNN]	Długość wyrażona w milimetrach. Dotyczy obwodów torowych i liczników osi. Wymagane jest, aby system detekcji pociągów był w stanie wykryć pierwszą oś zanim czoło pociągu dotrze do znajdującego się przed nim punktu niebezpiecznego, jak również ostatnią oś do momentu, gdy koniec pociągu wyjedzie z punktu niebezpiecznego. Określenie „Nawis” ma zastosowanie do obu stron (przedniej i tylnej) pojazdu lub pociągu.	-
105.	1.1.1.3.8.6	Minimalna dozwolona szerokość obręczy	[NNN]	Szerokość wyrażona w milimetrach. Dotyczy liczników osi, czujników i przycisków szynowych. Przejżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Szerokość obręczy musi być dostatecznie duża, aby wyrzucić na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.	-
106.	1.1.1.3.8.7	Minimalna dozwolona średnica koła	[NNN]	Średnica wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi. Obszar oddziaływania (na powierzchni obrzeża koła) pola detekcji licznika osi jest związany ze średnicą koła.	-
107.	1.1.1.3.8.8	Minimalna dozwolona grubość obrzeża	[NN.N]	Grubość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Grubość obrzeża musi być dostatecznie duża, aby wyrzucić na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.	-

108.	1.1.1.3.8.9	Minimalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wysokość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Wysokość obrzeża musi być dostatecznie duża, aby wywrzeć na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.	-
109.	1.1.1.3.8.10	Maksymalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wysokość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. W odniesieniu do wysokości obrzeża należy określić zakres wymiarów Sh (min.) - Sh (maks.)	-
110.	1.1.1.3.8.11	Minimalny dozwolony nacisk osi	[N.N]	Nacisk wyrażony w tonach. Kompatybilność z obwodami torowymi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Minimalny nacisk osi aktywuje czujniki lub przyciski szynowe. Ponadto minimalny nacisk osi będzie miał korzystne oddziaływanie na rezystancję pomiędzy kołem i torem, co ma znaczenie dla funkcjonowania obwodów torowych.	-
111.	1.1.1.3.8.12	Istnienie przepisów dotyczących przestrzeni bez części metalowych wokół kół	[Tak + odniesienie/Nie]	Kompatybilność z czujnikami kół w przypadku liczników osi. Zasada działania liczników osi jest oparta na zakłóceniu pola elektromagnetycznego. Zakłócenie powinno mieć miejsce jedynie w wyniku przejazdu koła, a nie otaczających je części taboru. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
112.	1.1.1.3.8.13	Istnienie przepisów dotyczących masy metalu pojazdu	[Tak + odniesienie/Nie]	Kompatybilność z pętlami indukcyjnymi. Masa metalu oddziałuje na systemy detekcji pętlowej. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
113.	1.1.1.3.8.14	Wymagane właściwości ferromagnetyczne materiału kół	[Tak/Nie]	Kompatybilność z czujnikami kół w przypadku liczników osi. Właściwości te są niezbędne do wytworzenia zakłócenia pola elektromagnetycznego liczników osi, tak by zapewnić prawidłową detekcję. Wymóg określony w TSI „Sterowanie” nie jest precyzyjny.	-
114.	1.1.1.3.8.15	Maksymalna dozwolona impedancja między przeciwległymi kołami zestawu kołowego	[N.NN]	Impedancja wyrażona w omach. Kompatybilność z obwodami torowymi. Obwód torowy jest w stanie wykryć tabor jedynie w sytuacji, gdy impedancja między szynami nie przekracza określonej wartości. Wartość ta jest określona wartością impedancji zestawu kołowego oraz rezystancji styku na powierzchni koło-szyna. Przedstawiony w tym miejscu wymóg dotyczący interfejsu odnosi się jedynie do rezystancji elektrycznej pomiędzy powierzchniami tocznymi przeciwległych kół zestawu kołowego.	-
115.	1.1.1.3.8.16	Minimalna dozwolona impedancja między pantografem i kołami	[N.NN]	Impedancja wyrażona w omach. Kompatybilność z obwodami torowymi. W systemach detekcji przy użyciu obwodów torowych składowe harmoniczne generowane przez system zasilania mogą generować zakłócenia, przy czym może dojść do efektu krzyżowego (cross-over) za pośrednictwem sieci trakcyjnej z jednego toru do drugiego. Zapobiega temu dostatecznie wysoka impedancja pojazdu.	-

116.	1.1.1.3.8.17	Maksymalna wydajność piaskowania	[Ciąg/Znaków] Wybór jednej opcji z określonego wykazu: 500 g/800 g /inna	Maksymalna wydajność podana dla okresu 30 sekund. Kompatybilność z obwodami torowymi. Zbyt duża ilość piasku niesie ryzyko, że na torach wyposażonych w obwoły torowe pociągi nie będą wykrywane.	-
117.	1.1.1.3.8.18	Wymagana możliwość wyłączenia piaskowania przez maszynistę	[Tak/Nie]	Kompatybilność z obwodami torowymi w miejscach, w których stosowanie piaskowania jest niedozwolone.	-
118.	<b>1.1.1.3.9</b>	<b>Parametry związane z zakłóceniami elektromagnetycznymi</b>			
119.	1.1.1.3.9.1	Istnienie przepisów dotyczących prądu powrotnego w szynach	[Tak + odniesienie/Nie]	Kompatybilność z obwodami torowymi i czujnikami kół liczników osi. Składowe harmoniczne w prądzie trakcyjnym w szynach mogą zakłócać funkcjonowanie obwodów torowych. Prąd stały w szynach może spowodować przesycenie detektorów liczników osi, uniemożliwiając ich funkcjonowanie. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
120.	1.1.1.3.9.2	Istnienie przepisów dotyczących pól elektrycznych, magnetycznych i elektromagnetycznych	[Tak + odniesienie/Nie]	Kompatybilność z detektorami kół. Pola elektromagnetyczne generowane przez tabor mogą zakłócać funkcjonowanie liczników osi i detektorów kół. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
121.	<b>1.1.1.3.10</b>	<b>System przytorowy na potrzeby eksploatacji awaryjnej</b>			
122.	1.1.1.3.10.1	Poziom ETCS na potrzeby eksploatacji awaryjnej	[Ciąg/Znaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3	System na potrzeby eksploatacji awaryjnej. W razie niezadziałania poziomu ETCS przewidzianego do normalnej eksploatacji ruch pociągu może być nadzorowany na innym poziomie ETCS. Przykład: poziom 1 jako tryb eksploatacji awaryjnej zamiast poziomu 2.	-
123.	1.1.1.3.10.2	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B w przypadku eksploatacji awaryjnej	[Ciąg/Znaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: SHP/ łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inny /brak	System na potrzeby eksploatacji awaryjnej. W razie niezadziałania ETCS przewidzianego do normalnej eksploatacji ruch pociągu może być nadzorowany w inny sposób. Przykład: ruch pociągów chroniony przy użyciu systemu klasy B lub sygnalizatorów przytorowych.	-
124.	<b>1.1.1.3.11</b>	<b>Parametry związane z hamowaniem</b>			
125.	1.1.1.3.11.1	Wymagana minimalna skuteczność hamowania	[Tak + odniesienie/Nie]	Na potrzeby wyliczania krzywych hamowania do celów nadzoru prędkości. Wymóg dotyczący skuteczności hamowania może zależeć od następujących czynników: - odległość między dwoma kolejnymi sygnalizatorami (długość odcinka toru), - prędkość pociągu, - masa pociągu, - pochylenie podłużne.	-
126.	<b>1.1.1.3.12</b>	<b>Inne parametry związane z podsystemem „Sterowanie”</b>			
127.	1.1.1.3.12.1	Wspomagana wychylność pudła	[Tak + odniesienie/Nie]	Wspomaganie funkcji wychylności pudła pozwala szybciej prowadzić pociąg na łukach i skrócić czas podróży na linii wyposażonej w system ETCS (zastosowanie specjalnej kategorii „pociąg z wychylnym pudłem” w przypadku pociągów wyposażonych w system ETCS). Bez wspomaganie tej funkcji nawet pociągi z wychylnym pudłem wyposażone w system ETCS poruszają się jak normalne pociągi przy bardziej restrykcyjnych ograniczeniach prędkości na łukach.	-
128.	<b>1.2</b>	<b>PUNKT OPERACYJNY (PO)</b>			
129.	<b>1.2.0.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			



130.	1.2.0.0.0.1	Nazwa punktu operacyjnego	[CiągZnaków]	Nazwa związana zazwyczaj z miejscowością lub z posterunkiem ruchu.	-
131.	1.2.0.0.0.2	Kod identyfikacyjny PO	[AANNNNNNNNNN NNNN]	Kod opracowany do celów TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” w ramach strategicznego europejskiego planu wdrożeniowego (SEDP), zgodnie z normą CWA 15541:2006. Składa się on z dwóch liter odpowiadających kodowi kraju oraz czternastu cyfr odpowiadających kodowi lokalizacji.	-
132.	1.2.0.0.0.3	Krajowy kod identyfikacyjny punktu operacyjnego	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja PO lub niepowtarzalny numer PO.	-
133.	1.2.0.0.0.4	Typ punktu operacyjnego	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: stacja/ stacja węzłowa /mijanka/przystanek osobowy/terminal towarowy/stacja rozrządowa/posterunek odgałęźny/posterunek bocznicowy połączony z bocznicą kolejową/miejsce łączenia z siecią innego zarządcy infrastruktury/ miejsce łączenia z siecią innego państwa na granicy/miejsce zmiany systemu sterowania ruchem kolejowym/miejsce zmiany systemu radiołączności pociągowej	Typ obiektu związany z przeważającymi funkcjami operacyjnymi.	-
134.	1.2.0.0.0.5	Lokalizacja punktu operacyjnego	[GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz km związany z identyfikacją linii, określający lokalizację PO. Zazwyczaj jest to środek PO.	-
135.	<b>1.2.1</b>	<b>TOR GŁÓWNY</b>			
136.	<b>1.2.1.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
137.	1.2.1.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
138.	1.2.1.0.0.2	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Numer toru w obrębie PO.	-
139.	<b>1.2.1.0.1</b>	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
140.	1.2.1.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/ RRRRRRRRRRRR R/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
141.	<b>1.2.1.0.2</b>	<b>Parametry użytkowe</b>			

142.	1.2.1.0.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (linia o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN).	TEN HS TEN CR
143.	1.2.1.0.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M	W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do PO na liniach poza TEN.	-
144.	<b>1.2.1.0.3</b>	<b>Układ linii</b>			
145.	1.2.1.0.3.1	Skrajnia interoperacyjna	[AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC	Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2010.	-
146.	1.2.1.0.3.2	Skrajnie wielonarodowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.	-
147.	1.2.1.0.3.3	Skrajnie krajowe	[CiągZnaków]	Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 lub inna skrajnia lokalna.	-
148.	<b>1.2.1.0.4</b>	<b>Parametry toru</b>			
149.	1.2.1.0.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	-
150.	<b>1.2.1.0.5</b>	<b>Tunel</b>			
151.	1.2.1.0.5.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
152.	1.2.1.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR R/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumentie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
153.	1.2.1.0.5.5	Długość tunelu	[NNNNN]	Rzeczywista długość tunelu, wyrażona w metrach, od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagane jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.	-
154.	1.2.1.0.5.6	Istnienie planu awaryjnego	[Tak/Nie]	Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownictwa, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE).	TSI istniejące

155.	<b>1.2.1.0.6</b>	<b>Peron</b>			
156.	1.2.1.0.6.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
157.	1.2.1.0.6.2	Identyfikacja peronu	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja peronu lub niepowtarzalny numer peronu w obrębie PO	-
158.	1.2.1.0.6.3	Klasyfikacja peronu	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN	Peron jest eksploatowany w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN.	-
159.	1.2.1.0.6.4	Zastosowanie specyfikacji dotyczących osób o ograniczonej możliwości poruszania się	[Tak/Nie]	Informacja, czy peron jest zgodny z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”.	-
160.	1.2.1.0.6.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca peron (potwierdzająca zgodność z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” - PRM)	[CC/ RRRRRRRRRRRR R/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
161.	1.2.1.0.6.7	Długość użytkowa peronu	[NNNN]	Maksymalna długość, wyrażona w metrach, ciągłego odcinka stanowiącego tę część peronu, przy której jest przewidziany postój pociągu w normalnych warunkach eksploatacyjnych, aby pasażerowie mogli wsiąść do pociągu i z niego wysiąść, przy odpowiednim uwzględnieniu tolerancji związanych z zatrzymaniem (TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych).	-
162.	1.2.1.0.6.8	Wysokość peronu	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 550/760/inna	Odległość między górną powierzchnią peronu a powierzchnią toczną główki szyny. Jest to wartość nominalna wyrażona w milimetrach.	-
163.	1.2.1.0.6.10	Obecność urządzenia wspomagającego wsiadanie na peronie	[Tak/Nie]	Informacja, czy na peronie obecne jest jakiegokolwiek urządzenie ułatwiające wsiadanie do pociągów.	-
164.	<b>1.2.2</b>	<b>TOR BOCZNY</b>			
165.	<b>1.2.2.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
166.	1.2.2.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury lub użytkownika toru	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. W przypadku, gdy tor nie należy do zarządcy infrastruktury, należy wpisać nazwę podmiotu będącego właścicielem toru lub użytkownika toru na podstawie innego tytułu prawnego.	-
167.	1.2.2.0.0.2	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie PO.	-
168.	1.2.2.0.0.3	Klasyfikacja toru	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN	Tor jest eksploatowany w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN.	-
169.	<b>1.2.2.0.1</b>	<b>Deklaracja weryfikacji WE</b>			

170.	1.2.2.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/ RRRRRRRRRRRR R/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
171.	<b>1.2.2.0.2</b>	<b>Parametr użytkowy</b>			
172.	1.2.2.0.2.1	Długość użytkowa toru	[NNNN]	Całkowita długość toru, zapewniająca bezpieczny postój pociągów, wyrażona w metrach.	-
173.	<b>1.2.2.0.3</b>	<b>Układ linii</b>			
174.	1.2.2.0.3.1	Maksymalne pochylenie podłużne w przypadku torów postojowych	[N.N]	Wartość maksymalnego pochylenia podłużnego przekraczająca podaną w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych wartość graniczną wynoszącą 2,5 milimetra na metr.	istniejące
175.	1.2.2.0.3.2	Najmniejszy promień łuku poziomego	[NNN]	Wartość promienia, wyrażona w metrach, jeżeli jest mniejsza niż minimalna wartość graniczna podana w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych na liniach niezgodnych z TSI.	istniejące
176.	1.2.2.0.3.3	Najmniejszy promień łuku pionowego	[NNN]	Wartość promienia, wyrażona w metrach, jeżeli jest mniejsza niż minimalna wartość graniczna podana w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych na liniach niezgodnych z TSI.	istniejące
177.	<b>1.2.2.0.4</b>	<b>Urządzenia stacyjne do obsługi technicznej pociągów</b>			
178.	1.2.2.0.4.1	Obecność urządzeń do opróżniania toalet	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do opróżniania toalet (urządzenie stacyjne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
179.	1.2.2.0.4.2	Obecność urządzeń do czyszczenia pociągów z zewnątrz	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do czyszczenia pociągów z zewnątrz (urządzenie stacyjne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
180.	1.2.2.0.4.3	Obecność urządzenia do uzupełniania wody	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania wody (urządzenie stacyjne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
181.	1.2.2.0.4.4	Obecność urządzenia do tankowania	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do tankowania (urządzenie stacyjne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
182.	1.2.2.0.4.5	Obecność urządzenia do uzupełniania piasku	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania piasku (urządzenie stacyjne do obsługi technicznej pociągów). Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
183.	1.2.2.0.4.6	Obecność urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd (urządzenie stacyjne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
184.	<b>1.2.2.0.5</b>	<b>Tunel</b>			

185.	1.2.2.0.5.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
186.	1.2.2.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu podsystemu „Infrastruktura” - INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR R/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
187.	1.2.2.0.5.5	Długość tunelu	[NNNNN]	Rzeczywista długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagane jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.	-
188.	1.2.2.0.5.6	Istnienie planu awaryjnego	[Tak/Nie]	Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownictwa, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE).	TSI istniejące

\*) Numer parametru zgodny z decyzją wykonawczą Komisji nr 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1).

**WZÓR FORMULARZA PRZEKAZANIA DANYCH REJESTROWYCH  
PODLEGAJĄCYCH PUBLIKACJI W REJESTRZE RINF**

....., dnia .....

(miejsowość)

.....  
.....  
.....  
(nazwa i adres zarządcy infrastruktury/użytkownika boczniczy kolejowej)

.....  
(sygnatura formularza)

Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego

**FORMULARZ PRZEKAZANIA DANYCH REJESTROWYCH PODLEGAJĄCYCH  
PUBLIKACJI W REJESTRZE RINF**

Na podstawie § 4 ust. 1–2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej, przekazuję następujące dane rejestrowe do wprowadzenia w rejestrze RINF.

Numer pozycji	Tytuł	Dane
(numer pozycji według kolumny „Numer” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wprowadzonej pozycji)	(tytuł pozycji według kolumny „Tytuł” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wprowadzonej pozycji)	(dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wprowadzonej pozycji)

.....  
(pieczęć i podpis osób upoważnionych)

## WZÓR FORMULARZA ZMIANY DANYCH REJESTROWYCH W REJESTRZE RINF

....., dnia .....

(miejscowość)

.....

.....

.....

(nazwa i adres zarządcy infrastruktury/użytkownika bocznic kolejowej)

.....

(sygnatura formularza)

Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego

## FORMULARZ ZMIANY DANYCH REJESTROWYCH W REJESTRZE RINF

Na podstawie § 5 ust. 1–2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej, powiadamiam o konieczności wprowadzenia niżej wymienionych zmian danych rejestrowych w rejestrze RINF.

Numer pozycji	Tytuł	Dotychczasowe dane	Nowe dane
(numer pozycji według kolumny „Numer” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji)	(tytuł pozycji według kolumny „Tytuł” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji)	(dotychczasowe dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji)	(nowe dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji)

.....  
(pieczęć i podpis osób upoważnionych)

## WZÓR FORMULARZA USUNIĘCIA DANYCH REJESTROWYCH Z REJESTRU RINF

....., dnia .....

(miejsowość)

.....  
 .....  
 .....  
 (nazwa i adres zarządcy infrastruktury/ użytkownika bocznic kolejowej)

.....  
 (sygnatura formularza)

Prezes  
 Urzędu Transportu Kolejowego

## FORMULARZ USUNIĘCIA DANYCH REJESTROWYCH Z REJESTRU RINF

Na podstawie § 6 ust. 1–2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej, powiadamiam o konieczności usunięcia niżej wymienionych danych rejestrowych z rejestru RINF.

Numer pozycji	Tytuł	Dane
(numer pozycji według kolumny „Numer” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wykreślonej pozycji)	(tytuł pozycji według kolumny „Tytuł” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wykreślonej pozycji)	(dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia ..... r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wykreślonej pozycji)

.....  
 (pieczęć i podpis osób upoważnionych)



## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 5g ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia w zakresie swojej regulacji umożliwi wykonanie decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1).

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia ma także związek z faktem wydania przez Komisję Europejską dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1). Projektowane rozporządzenie wprowadzie nie transponuje przepisów wyżej wymienionej dyrektywy do prawa krajowego w sposób bezpośredni, niemniej jednak w praktyce dopiero ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wraz z projektowanym rozporządzeniem będzie osiągnięciem pełnej transpozycji wyżej wymienionej dyrektywy do krajowego porządku prawnego w zakresie rejestru infrastruktury kolejowej.

Wydanie nowego rozporządzenia, zastępującego dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2012 r. poz. 1055) jest konieczne ze względu zmianę delegacji ustawowej w art. 25g ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, na podstawie art. 1 pkt 20 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Zmiana delegacji ustawowej i wydanie nowego rozporządzenia wynika z faktu, że dotychczas obowiązujące rozporządzenie w tym zakresie nie zapewniało pełnego wykonania decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE. Powodem tego stanu rzeczy był przede wszystkim fakt, że decyzja 2011/633/UE zakłada stworzenie krajowego rejestru infrastruktury w każdym z państw członkowskich UE, a dotychczasowe przepisy art. 25g ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – w wersji po zmianach na podstawie ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372) – zakładały, że każdy zarządca infrastruktury osobno prowadzi swój rejestr infrastruktury kolejowej. Ponieważ decyzja 2011/633/UE została opublikowana w dniu 1 października 2011 r., a więc już po uchwaleniu przez Sejm ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, nie było wówczas już możliwości dostosowania jej w zakresie umożliwienia wykonania decyzji 2011/633/UE.

Projekt rozporządzenia określa warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi UTK przez zarządców i użytkowników bocznic kolejowych danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury kolejowej, sposób prowadzenia rejestru, w tym: sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z rejestru, częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w rejestrze, wzór krajowego rejestru infrastruktury kolejowej, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.

Projekt przewiduje, że krajowy rejestr infrastruktury prowadzony jest przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego we wspólnym interfejsie użytkownika (Common User Interface - CUI), o którym mowa w art. 4 decyzji 2011/633/UE i podlega aktualizacji przynajmniej co trzy miesiące.

W projekcie rozporządzenia założono, że zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekazują Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane rejestrowe podlegające publikacji w rejestrze RINF dotyczące danej infrastruktury w terminie jednego miesiąca od dopuszczenia do eksploatacji tej infrastruktury. W przypadku zmiany danych rejestrowych dotyczących infrastruktury kolejowej lub likwidacji infrastruktury zarejestrowanej w rejestrze infrastruktury, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych zobowiązani są zawiadomić Prezesa UTK o konieczności zmiany lub usunięcia danych rejestrowych w terminie jednego miesiąca od zaistnienia danej zmiany. Wyżej wymienione czynności zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują w formie papierowej i elektronicznej przy pomocy formularzy, których wzory stanowią załączniki 2, 3 i 4 do projektu rozporządzenia.

Wyżej wymienione przepisy projektu rozporządzenia zasadniczo dotyczą nie tylko infrastruktury dopuszczonej do eksploatacji po wejściu w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niniejszego projektu rozporządzenia, ale także istniejącej już infrastruktury kolejowej. Terminy wprowadzenia do krajowego rejestru infrastruktury poszczególnych rodzajów istniejącej infrastruktury kolejowej określa art. 7 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Załącznik nr 1 do projektu rozporządzenia określający wzór rejestru RINF, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania, został opracowany na podstawie załącznika do decyzji 2011/633/UE. Z uwagi na to, że w decyzji 2011/633/UE wprowadzono podział pozycji rejestru infrastruktury na obowiązkowe i nieobowiązkowe (inne), w tabeli 2 załącznika nr 1 do projektu rozporządzenia, w wyniku

uzgodnień podczas konsultacji społecznych przy pracach nad dotychczasowym rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej, pominięto niektóre pozycje rejestru infrastruktury oznaczone w decyzji 2011/633/UE jako nieobowiązkowe (inne), przy zachowaniu oryginalnej numeracji poszczególnych pozycji w rejestrze. W załączniku nr 1 do niniejszego projektu rozporządzenia nie przewiduje się zmian w tym zakresie.

Ze względu na wprowadzenie w załączniku nr 1 do projektu rozporządzenia szeregu pojęć ściśle związanych z rejestrem infrastruktury kolejowej, powstała konieczność opracowania w wyżej wymienionym załączniku słowniczka tych pojęć.

Pojęcie „sekcja linii” zostało wprowadzone ze względu na to, że użyte w decyzji 2011/633/UE pojęcie „odcinek linii” nie pokrywa się z definicją „odcinka linii kolejowej” w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Pojęcie „sekcja linii” użyte w projekcie rozporządzenia jest równoznaczne z pojęciem „odcinek linii” w rozumieniu decyzji 2011/633/UE.

Do załącznika nr 1 do projektu rozporządzenia zostało również wprowadzone pojęcie „tor boczny”, które jest równoznaczne z pojęciem „bocznica” w rozumieniu decyzji 2011/633/UE. Pojęcie „bocznica” w decyzji 2011/633/UE nie pokrywa się z definicją „bocznicy kolejowej” w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

W związku z powyższym, w celu jednoznacznego rozróżnienia torów w obrębie sekcji linii i punktu operacyjnego wprowadzono pojęcie „tor główny”, a także użyto pojęcia „tor szlakowy” w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy proces legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na uczestników rynku kolejowego – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zarządców infrastruktury kolejowej oraz na użytkowników bocznic kolejowych. Projektowane rozporządzenie w mniejszym stopniu oddziałuje także na przewoźników kolejowych.

### 2. Konsultacje społeczne

W trakcie prac projektem rozporządzenia zostaną przeprowadzone konsultacje społeczne z zarządcami infrastruktury kolejowej, przewoźnikami kolejowymi, Metrem Warszawskim Sp. z o.o., Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, Związkiem Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego, Instytutem Kolejnictwa i Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych.

### 3. Wpływ regulacji na:

#### 1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowane rozporządzenie ma wpływ na sektor finansów publicznych ze względu na nałożenie na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zadań dotyczących prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury. Koszty obejmują zakup sprzętu informatycznego i oprogramowania. W rozbiciu na poszczególne pozycje oraz okresy koszty te kształtować się będą następująco:

- Zakup sprzętu informatycznego – 1 000 000 zł (jednorazowy wydatek w 2013 r.)

Sprzęt komputerowy i specjalizowane urządzenia sieciowe umożliwiające rozszerzenie możliwości i zakres usług w sieciach lokalnych oraz systemy składowania i odzyskiwania danych, zwiększenie przepustowości transmisji informacji i bezpieczeństwa w sieciach lokalnych oraz bezpośrednio na serwerach usług i komputerowych stacjach roboczych.

- Zakup oprogramowania – 1 000 000 zł (jednorazowy wydatek w 2013 r.)

Oprogramowanie systemowe serwerów i stacji roboczych. Systemy ochrony i monitorowania transmisji danych oraz dostępu do zasobów sieci.

Nie przewiduje się wzrostu zatrudnienia w UTK, związanego z wejściem w życie rozporządzenia.

Nałożenie nowych zadań na Prezesa UTK w roku 2013 nie wpłynie na zmianę planu

wydatków, w związku z czym nie ma zastosowania art. 50 ust. 1a ustawy o finansach publicznych. Nałożenie nowych zadań na Prezesa UTK w roku 2013 zostanie sfinansowane z wydatków planowanych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2013 w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego. W pozostałych latach koszty wejścia w życie rozporządzenia będą zerowe.

## **2) rynek pracy**

Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

## **3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowane rozporządzenie zapewni łatwą dostępność informacji o parametrach infrastruktury kolejowej eksploatowanej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, co w znacznym stopniu ułatwi przewoźnikom kolejowym planowanie i wykonywanie przewozów kolejowych, w szczególności ułatwi im sprawdzanie zgodności pojazdów kolejowych z daną infrastrukturą kolejową. Przewiduje się, że powyższe ułatwienia spowodują wzrost konkurencyjności przewoźników kolejowych poprzez zapewnienie bardziej dopasowanej do potrzeb rynku oferty przewozowej, co ogólnie korzystnie wpłynie na konkurencyjność gospodarki.

Ponieważ ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym nałożyła na zarządców infrastruktury obowiązek prowadzenia rejestrów infrastruktury od dnia 1 maja 2004 r., przewiduje się, że przekazanie Prezesowi UTK danych rejestrowych nie spowoduje znaczącego obciążenia dla zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych, głównie z uwagi na założone w art. 7 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym kilkuletnie okresy przejściowe, przewidziane na ujęcie w krajowym rejestrze infrastruktury (w postaci zgodnej z projektowanym rozporządzeniem) poszczególnych rodzajów istniejącej infrastruktury kolejowej.

## **4) sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**  
**I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie interoperacyjności systemu kolei<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
- 4) treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;
- 5) procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- 6) treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz 2012 r. poz. 1369).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia:

- a) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.),
- b) dyrektywy Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniającej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 273 z 17.10.2009, str. 12),
- c) dyrektywy Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 57 z 02.03.2011, str. 21).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233 poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460 i 951.

- 7) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- 8) wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, zwanych dalej „podmiotami uprawnionymi”.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) wnioskodawca – zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, wykonawcę modernizacji, inwestora, podmiot zamawiający albo importera pojazdu kolejowego, który występuje do notyfikowanej jednostki certyfikującej, a w przypadku pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI – do podmiotu uprawnionego, z wnioskiem o przeprowadzenie procedury weryfikacji podsystemu;
- 3) pojazd kolejowy niezgodny z TSI – pojazd kolejowy określony w TSI jako przypadek szczególny lub punkt otwarty, lub nieujęty we właściwej TSI, lub niespełniający w całości lub w części zasadniczych wymagań określonych we właściwych TSI, lub objęty odstępstwami, o których mowa w art. 25f ustawy.

§ 3. Wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów systemu kolei dużych prędkości oraz kolei konwencjonalnych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Wnioskodawca przekazuje notyfikowanej jednostce certyfikującej dokumentację techniczną niezbędną do przeprowadzenia procedur weryfikacji WE podsystemu strukturalnego określoną w decyzji Komisji nr 2010/713/UE z dnia 9 listopada 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 (Dz. Urz. UE L 319 z 04.12.2010, str. 1) oraz we właściwych TSI.

2. Jeżeli w skład podsystemu wchodzi budowle lub urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 13 pkt 2 ustawy, dokumentacja techniczna dotycząca tych budowli lub urządzeń obejmuje:

- 1) wykaz budowli lub urządzeń wchodzących w skład podsystemu;

- 2) kopie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli lub typu urządzeń, wraz z:
  - a) wynikami badań typu budowli lub typu urządzenia, przeprowadzonymi przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy,
  - b) dokumentacją techniczną, w tym:
    - warunkami technicznymi wykonania i odbioru,
    - dokumentacją techniczną dla budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub dokumentacją techniczno-ruchową dla urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego,
    - dowodami bezpieczeństwa lub weryfikacją tego dowodu – w przypadku urządzenia sterowania ruchem kolejowym,
    - porozumieniami w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych wraz z ich programem,
    - opinią techniczną wydaną przez zarządcę infrastruktury – w przypadku typów budowli lub typów urządzeń po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych,
    - kopią certyfikatu zgodności typu wydanego przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9 ustawy;
- 3) dokumenty potwierdzające dopuszczenie do eksploatacji tych urządzeń i budowli, określone w art. 22f ust. 7 ustawy.

3. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2 pkt 2, jest udostępniana przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na wniosek notyfikowanej jednostki certyfikującej, która przeprowadza procedurę weryfikacji WE podsystemu.

**§ 6. 1.** Notyfikowana jednostka certyfikująca, która przeprowadza procedurę weryfikacji WE podsystemu potwierdza certyfikatem, że część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ustawy.

2. Na podstawie certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający, wystawia deklarację spełnienia przez część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI, wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ustawy.

**§ 7. 1.** W ramach procedury weryfikacji WE notyfikowana jednostka certyfikująca monitoruje przez cały okres tworzenia podsystemu spełnianie przez ten podsystem wymagań określonych w dokumentacji technicznej.

2. Wnioskodawca zapewnia notyfikowanej jednostce certyfikującej dostęp do:

- 1) placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń produkcyjnych lub testujących, oraz do



wszelkich innych pomieszczeń, jakie notyfikowana jednostka certyfikująca uzna za konieczne do wykonania swych zadań;

- 2) dokumentacji koniecznej do przeprowadzenia monitorowania, w szczególności planów wdrażania oraz dokumentacji technicznej dotyczącej danego podsystemu lub składnika interoperacyjności.

3. Notyfikowana jednostka certyfikująca potwierdzająca zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei przeprowadza okresowe audyty oraz dostarcza sprawozdania audytowe podmiotom odpowiedzialnym za wdrażanie podsystemu lub składnika interoperacyjności.

4. Notyfikowana jednostka certyfikująca może:

- 1) zażądać swej obecności na niektórych etapach prac budowlanych;
- 2) złożyć niezapowiedzianą wizytę na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym, podczas której może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt, oraz dostarczyć stronom odpowiedzialnym za wdrożenie podsystemów lub składników interoperacyjności sprawozdanie z inspekcji oraz, w stosownych przypadkach, sprawozdanie z kontroli;
- 3) monitorować podsystem, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić – jeżeli wymaga tego właściwa TSI – jego przydatność do stosowania w planowanym otoczeniu kolejowym.

5. Dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu jest przekazywana wnioskodawcy w celu potwierdzenia pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu lub certyfikatu weryfikacji WE podsystemu.

6. Dokumentacja, o której mowa w ust. 5, jest załączana do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu albo deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą wnioskodawca składa do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przypadku, o którym mowa w art. 25e ust. 2 ustawy.

7. Wnioskodawca przechowuje kopię dokumentacji, o której mowa w ust. 5, przez cały okres eksploatacji podsystemu.

8. Kopia dokumentacji, o której mowa w ust. 5, jest udostępniana na żądanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub innego krajowego organu do spraw bezpieczeństwa z państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

**§ 8. 1.** Deklaracja weryfikacji WE podsystemu infrastruktura, energia, sterowanie – urządzenia przytorowe, sterowanie - urządzenia pokładowe lub tabor dla pojazdów zgodnych z TSI powinna zawierać:

- 1) odniesienie do dyrektywy, z którą podsystem jest zgodny;
- 2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji WE, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;
- 3) ogólny opis podsystemu;
- 4) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej lub notyfikowanych jednostek certyfikujących, które przeprowadziły procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami;
- 5) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną weryfikacją WE podsystemu;
- 6) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;
- 7) termin ważności deklaracji, jeżeli została wydana na czas określony;
- 8) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;
- 9) datę wystawienia deklaracji.

2. Dokumentacja techniczna dołączana do deklaracji weryfikacji WE podsystemu obejmuje:

- 1) dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym odpowiednio: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania;
- 2) wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie;
- 3) kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, o których mowa w pkt 2, oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie specyfikacji technicznych;
- 4) pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, o ile zostały wydane;
- 5) certyfikat weryfikacji WE podsystemu;
- 6) inne certyfikaty WE, o ile zostały wydane;
- 7) raport w sprawie oceny bezpieczeństwa wydany przez jednostkę oceniającą w przypadkach określonych w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia

24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 108 z 29.04.2009, str. 1);

8) dokumentację techniczną opisującą część podsystemu, dla której nie stosuje się TSI – dotyczy przypadków, o których mowa w § 6.

3. Pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu zawiera informacje określone w ust. 1, dotyczące całości albo części podsystemu na etapie jego projektowania lub budowy.

4. Dokumentacja techniczna dołączana do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu obejmuje informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2 dotyczące całości albo części podsystemu na etapie jego projektowania lub budowy.

5. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2 i 4, powinna być sporządzona w języku polskim lub w innym języku urzędowym Unii Europejskiej wskazanym przez wnioskodawcę.

**§ 9.1.** Procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

2. Deklaracja weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI powinna zawierać:

- 1) wskazanie przepisów krajowych, z którymi podsystem jest zgodny;
- 2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji podsystemu, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;
- 3) ogólny opis podsystemu;
- 4) nazwę i adres podmiotu uprawnionego, który przeprowadził procedury weryfikacji podsystemu z przepisami krajowymi;
- 5) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną weryfikacją podsystemu;
- 6) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;
- 7) termin ważności deklaracji weryfikacji podsystemu, jeżeli została wydana na czas określony;
- 8) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;
- 9) datę wystawienia deklaracji.

§ 10. 1. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności powinna zawierać:

- 1) odniesienie do dyrektywy, z którą składnik interoperacyjności jest zgodny;
- 2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację, a w przypadku gdy jest to inny podmiot, to także nazwę i adres tego podmiotu;
- 3) nazwę i typ lub rodzaj składnika interoperacyjności;
- 4) opis modułów zastosowanych przy dokonywaniu oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 5) opis składnika interoperacyjności oraz warunki jego eksploatacji;
- 6) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej lub notyfikowanych jednostek certyfikujących, które uczestniczyły w procedurze oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 7) w razie konieczności wskazanie zastosowanych specyfikacji europejskich;
- 8) wskazanie okresu, na jaki został wydany certyfikat zgodności lub przydatności do stosowania 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.

2. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności powinna być sporządzona w języku polskim oraz w języku wskazanym przez podmiot, który poddał składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami.

§ 11. Wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 12. Wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>4)</sup>

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI  
MORSKIEJ**

---

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 492), które utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. ...).

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki  
Morskiej  
z dnia ..., (poz. ...)**

**Załącznik Nr 1**

**WYKAZ SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI DLA PODSYSTEMÓW SYSTEMU  
KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI**

1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

1) ERTMS - europejski system zarządzania ruchem kolejowym obejmujący systemy ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R;

3) ERTMS/ETCS - system sterowania pociągiem nadzorujący, w czasie rzeczywistym, zgodność prowadzenia przez maszynistę pojazdu kolejowego ze wskazaniami sygnalizatorów;

2) ERTMS/GSM-R - przeznaczony dla kolei, cyfrowy, naziemny, system łączności radiowej zapewniający łączność głosową pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego a pracownikami zatrudnionymi przy obsłudze pociągów oraz umożliwiający przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym;

3) STM - specyficzny moduł transmisyjny pośredniczący między urządzeniami pokładowymi ERTMS/ETCS a:

a) eksploatowanym na polskich liniach systemem bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, należącym do klasy systemów automatycznego ostrzegania, jakim jest system Samoczynnego Hamowania Pociągu, oraz

b) wykorzystywaną na polskich liniach kolejowych funkcją hamowania obszarowego, jaką jest funkcja „radiostop”;

I. Dla podsystemu strukturalnego:

1. Infrastruktura:

1.1. szyna,

1.2. system przytwierdzeń szyn,

1.3. podkład i podrozdźdnica,

- 1.4. rozjazd kolejowy i skrzyżowanie torów kolejowych,
- 1.5. złącze do uzupełniania wody.
2. Infrastruktura w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
  - 2.1. urządzenia do przekazywania informacji wizualnych pasażerom,
  - 2.2. urządzenia wspomagające wsiadanie,
  - 2.3. przyciski,
  - 2.4. stanowiska przewijania dzieci,
  - 2.5. oznakowanie dotykowe,
  - 2.6. automaty biletowe.
3. Energia - sieć trakcyjna.
4. Sterowanie:
  - 4.1. należące do podsystemu „Sterowanie - urządzenia pokładowe”:
    - 4.1.1. pokładowy ERTMS/ETCS,
    - 4.1.2. odometr,
    - 4.1.3. zewnętrzny STM,
    - 4.1.4. pokładowy ERTMS/GSM-R,
    - 4.1.5. karta SIMGSM-R;
  - 4.2. należące do podsystemu „Sterowanie - urządzenia przytorowe”:
    - 4.2.1. Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
    - 4.2.2. urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
    - 4.2.3. eurobalisa,
    - 4.2.4. europętla,
    - 4.2.5. koder do eurobalisy,
    - 4.2.6. koder do europętli.
5. Tabor:
  - 5.1. sprzęgi samoczynne,
  - 5.2. urządzenia ciągowo-zderzne,
  - 5.3. półsprzęg holowniczy do holowania i ratownictwa,
  - 5.4. szyba przednia kabiny maszynisty,
  - 5.5. koła,
  - 5.6. światła czołowe,
  - 5.7. światła obrysowe,
  - 5.8. światła końca pociągu,

- 5.9. sygnały dźwiękowe,
- 5.10. odbieraki prądu,
- 5.11. nakładki stykowe,
- 5.12. złącza i wózki do systemu opróżniania toalet,
- 5.13. złącza do uzupełniania wody.

6. Tabor dla wagonów pasażerskich w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:

- 6.1. kabiny toalet standardowe i uniwersalne przystosowane dla osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich,
- 6.2. urządzenia do przekazywania informacji (dźwiękowych i wizualnych) pasażerom,
- 6.3. urządzenia alarmowe dla pasażerów,
- 6.4. urządzenia wspomagające wsiadanie,
- 6.5. przyciski,
- 6.6. stanowiska przewijania dzieci,
- 6.7. oznakowanie wizualne i dotykowe.

II. Dla podsystemu funkcjonalnego „utrzymanie”

- 1. elementy przyłączeniowe urządzeń do opróżniania toalet,
- 2. gniazdo elektryczne przeznaczone do podłączania urządzeń do czyszczenia składów pociągów,
- 3. elementy przyłączeniowe urządzeń do uzupełniania zapasów wody i piasku.

## WYKAZ SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI DLA PODSYSTEMÓW SYSTEMU KOLEI KONWENCJONALNYCH

I. Dla podsystemu strukturalnego:

- 1. Infrastruktura:
  - 1.1. szyny,
  - 1.2. systemy przytwierdzeń,
  - 1.3. podkłady.
- 2. Infrastruktura w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
  - 2.1. urządzenia do przekazywania informacji wizualnych pasażerom,
  - 2.2. urządzenia wspomagające wsiadanie,
  - 2.3. przyciski,
  - 2.4. stanowiska przewijania dzieci,



- 2.5. oznakowanie dotykowe,
- 2.6. automaty biletowe.
- 3. Energia - sieć jezdna.
- 4. Sterowanie:
  - 4.1. należące do podsystemu „Sterowanie - urządzenia pokładowe”:
    - 4.1.1. pokładowy ERTMS/ETCS,
    - 4.1.2. odometr,
    - 4.1.3. zewnętrzny STM,
    - 4.1.4. pokładowy ERTMS/GSM-R,
    - 4.1.5. karta SIMGSM-R;
  - 4.2. należące do podsystemu „Sterowanie - urządzenia przytorowe”:
    - 4.2.1. Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
    - 4.2.2. urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
    - 4.2.3. eurobalisa,
    - 4.2.4. europętla,
    - 4.2.5. koder do eurobalisy,
    - 4.2.6. koder do europętli.
- 5. Tabor:
  - 5.1. dla lokomotyw i wagonów pasażerskich:
    - 5.1.1. półsprzęg holowniczy do holowania i ratownictwa,
    - 5.1.2. koła,
    - 5.1.3. zabezpieczenie przeciwpoślizgowe kół (WSP),
    - 5.1.4. światła czołowe,
    - 5.1.5. światła sygnałowe,
    - 5.1.6. światło końca pociągu,
    - 5.1.7. sygnały dźwiękowe,
    - 5.1.8. odbierak prądu,
    - 5.1.9. nakładki stykowe,
    - 5.1.10. wyłącznik szybki,
    - 5.1.11. złącza do systemu opróżniania toalet,
    - 5.1.12. przyłącze wlotowe do napełniania zbiorników wody;
  - 5.2. dla wagonów towarowych:
    - 5.2.1. konstrukcje i części mechaniczne:

- 5.2.1.1. zderzaki,
- 5.2.1.2. urządzenie sprzęgowe,
- 5.2.1.3. szablony do oznakowań;
- 5.2.2. współdziałanie pojazdu z torem i kryteria oceny współdziałania:
  - 5.2.2.1. wózek i podwozie,
  - 5.2.2.2. zestawy kołowe,
  - 5.2.2.3. koła,
  - 5.2.2.4. osie;
- 5.2.3. hamowanie:
  - 5.2.3.1. zawór rozrządczy,
  - 5.2.3.2. przekładnik z ciągłą regulacją ciśnienia dla zmiennego obciążenia/automatyczny hamulec z przełączaniem próżne-ładowane,
  - 5.2.3.3. zabezpieczenie przed poślizgiem kół,
  - 5.2.3.4. regulator luzu hamulcowego,
  - 5.2.3.5. cylinder hamulcowy,
  - 5.2.3.6. sprzęgi hamulcowe,
  - 5.2.3.7. kurek końcowy,
  - 5.2.3.8. kurek odcinający,
  - 5.2.3.9. okładzina hamulcowa,
  - 5.2.3.10. klocki hamulcowe,
  - 5.2.3.11. zawór przyspieszacza opróżniania przewodu hamulcowego,
  - 5.2.3.12. zawór ważący i urządzenie przełączające próżne-załadowane;
- 5.3. dla wagonów pasażerskich w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
  - 5.3.1. kabiny toalet standardowe i uniwersalne przystosowane dla osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich,
  - 5.3.2. urządzenia do przekazywania informacji (dźwiękowych i wizualnych) pasażerom,
  - 5.3.3. urządzenia alarmowe dla pasażerów,
  - 5.3.4. urządzenia wspomagające wsiadanie,
  - 5.3.5. przyciski,
  - 5.3.6. stanowiska przewijania dzieci,
  - 5.3.7. oznakowanie wizualne i dotykowe.

## Załącznik Nr 2

### ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INTEROPERACYJNOŚCI SYSTEMU KOLEI DLA PODSYSTEMÓW I SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI

#### 1. Wymagania ogólne

##### 1.1. Bezpieczeństwo:

1.1.1. Części składowe systemu kolei, mające wpływ na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu, w tym szczególnie związane z ruchem kolejowym, powinny być projektowane, konstruowane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo funkcjonowania systemu kolei, w tym w przypadkach zaburzeń tego funkcjonowania.

1.1.2. Parametry dotyczące oddziaływania „tor-pojazd” powinny zapewniać stabilność pociągu gwarantującą jego bezpieczną jazdę z maksymalną dozwoloną prędkością oraz spełniać wymagania oddziaływania taboru na podsystem infrastruktura. Parametry układu hamulcowego powinny zagwarantować zatrzymanie pociągu na danej drodze hamowania przy maksymalnej dozwolonej prędkości na danym odcinku linii kolejowej.

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

1.1.3.1. wytrzymywały normalne lub wyjątkowe obciążenia, którym będą poddawane podczas ich eksploatacji,

1.1.3.2. minimalizowały skutki awarii mających wpływ na poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu.

1.1.4. Części składowe systemu kolei uważa się za spełniające warunki bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei opisane w pkt 1.1.1-1.1.3, w przypadku gdy:

1.1.4.1. w procesie projektowania, konstruowania, wytwarzania, montowania, budowy, utrzymywania i monitorowania części składowych systemu kolei stosowano parametry jakościowe oraz środki ostrożności opisane we właściwych normach przyjętych przez Europejski Komitet Normalizacyjny oraz Polski Komitet Normalizacyjny w zakresie co najmniej równym minimalnym parametrom jakościowym oraz minimalnym sugerowanym środkiem ostrożności lub nieprzekraczającym maksymalnym parametrom jakościowym oraz maksymalnym sugerowanym środkiem ostrożności,

1.1.4.2. są one projektowane, konstruowane, wytwarzane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane z zastosowaniem odpowiednich regulacji znajdujących się w wykazie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów

normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

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

1.1.6. Urządzenia obsługiwane przez pracowników kolejowych lub pasażerów powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby w dających się przewidzieć przypadkach ich użycie, w sposób zgodny z instrukcjami obsługi, nie zagrażało zdrowiu ani nie zmniejszało poziomu ogólnego bezpieczeństwa.

## 1.2. Niezawodność i bezpieczeństwo:

części składowe systemu kolei związane z ruchem pociągów powinny być monitorowane i utrzymywane w sposób zapewniający ich prawidłową eksploatację w projektowanych warunkach.

## 1.3. Zdrowie:

1.3.1. w pojazdach kolejowych oraz infrastrukturze kolejowej nie wolno używać materiałów mogących, z powodu sposobu ich użycia, stanowić zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp,

1.3.2. materiały, o których mowa w pkt 1.3.1, powinny być wybierane i wykorzystywane w sposób zapewniający ograniczenie, zwłaszcza w przypadku pożaru, emisji szkodliwych i niebezpiecznych oparów lub gazów, w tym produktów termicznego rozkładu i spalania.

## 1.4. Ochrona środowiska naturalnego:

1.4.1. system kolei powinien być projektowany zgodnie z przepisami o ochronie środowiska w sposób uwzględniający skutki oddziaływania na środowisko naturalne, wynikające z jego lokalizacji i eksploatacji,

1.4.2. materiały stosowane do budowy i utrzymania elementów systemu kolei nie powinny emitować, zwłaszcza w przypadku pożaru, oparów lub gazów oraz produktów termicznego rozkładu i spalania szkodliwych lub niebezpiecznych dla środowiska,

1.4.3. 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,

1.4.4. funkcjonowanie systemu kolei musi opierać się na przestrzeganiu istniejących przepisów w zakresie poziomu hałasu,

1.4.5. funkcjonowanie systemu kolei nie może powodować osiągnięcia niedopuszczalnego poziomu drgania gruntu w odniesieniu do działań i obszarów położonych w pobliżu infrastruktury kolejowej i będących w normalnym stanie utrzymania.

1.5. Zgodność techniczna:

1.5.1. charakterystyki urządzeń stacjonarnych stosowanych w infrastrukturze kolejowej wchodzącej w skład systemu kolei powinny zapewniać wzajemną zgodność techniczną tych urządzeń,

1.5.2. parametry techniczne pojazdów kolejowych powinny być zgodne z parametrami technicznymi urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego stosowanych w infrastrukturze kolejowej,

1.5.3. w przypadkach tych części systemu kolei, dla których trudno uzyskać zgodność, dopuszcza się stosowanie rozwiązań tymczasowych, pozwalających docelowo uzyskać zgodność.

2. Wymagania dla podsystemu infrastruktura

2.1. Infrastruktura kolejowa wchodząca w skład systemu kolei, do której mają dostęp pasażerowie, powinna być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, aby ograniczała zagrożenia dla ich zdrowia.

2.2. W podsystemie infrastruktura, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w systemie kolei, powinny być stosowane środki:

2.2.1. zapobiegające niepożądanemu dostępowi do urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz miejsc ich instalacji,

2.2.2. ograniczające ryzyko narażenia pasażerów na niebezpieczeństwo na stacjach, przez które pociągi przejeżdżają bez zatrzymania.

2.3. Podsystem infrastruktura powinien być tak zaprojektowany i wybudowany, aby ograniczyć zagrożenia dla bezpieczeństwa osób, w tym związane z drogami dostępu, ewakuacji, peronami, nośnością elementów konstrukcji, możliwością wystąpienia pożaru. Długie tunele i wiadukty powinny być projektowane, budowane i eksploatowane z uwzględnieniem norm wymaganych w systemie kolei.

3. Wymagania dla podsystemu energia

3.1. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz inne obiekty wchodzące w skład podsystemu energia powinny być wykonane i utrzymane w taki sposób, aby ich funkcjonowanie w każdych warunkach nie obniżało poziomu bezpieczeństwa osób, pojazdów kolejowych oraz elementów podsystemu sterowanie eksploatowanych w systemie kolei.

3.2. Wpływ funkcjonowania urządzeń i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzących w skład podsystemu energia na środowisko naturalne nie może przekraczać dopuszczalnych wartości określonych w przepisach o ochronie środowiska.

3.3. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny:

3.3.1. umożliwiać pojazdom kolejowym osiągnięcie wymaganych parametrów pracy,

3.3.2. być kompatybilne z odbierakami prądu zamontowanymi na pojazdach kolejowych.

#### 4. Wymagania dla podsystemu sterowanie

4.1. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu 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 kolei.

4.2. Urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu sterowanie powinny być tak skonstruowane, aby w warunkach awaryjnych zapewniały bezpieczny przejazd pociągu, który otrzymał już zezwolenie na jazdę.

4.3. Po wprowadzeniu do użytkowania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzących w skład podsystemu sterowanie, wprowadzane później części podsystemu o nazwie infrastruktura i nowy tabor powinny być dostosowane do jego wykorzystania.

#### 5. Wymagania dla podsystemu tabor

5.1. W podsystemie tabor konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby chroniła pasażerów oraz przedziały pasażerskie i obsługi oraz kabinę maszynisty w czasie kolizji lub wykolejenia.

5.2. Tabor poruszający się w tunelach o długości ponad 1000 m powinien być projektowany, budowany i eksploatowany w sposób zapewniający spełnienie szczególnych

warunków bezpieczeństwa z uwzględnieniem przepisów i norm wymaganych w systemie kolei.

5.3. Pojazdy kolejowe powinny być:

5.3.1. wyposażone w:

5.3.1.1. systemy hamowania zapewniające charakterystykę hamowania oraz oddziaływania „tor-pojazd”, których parametry są zgodne z konstrukcją torów i obiektów inżynierskich oraz z systemami sygnalizacji,

5.3.1.2. system awaryjnego oświetlenia o natężeniu i czasie działania, zapewniających wymagany poziom bezpieczeństwa,

5.3.1.3. wewnętrzny system nagłaśniający umożliwiający obsłudze pociągu i personelowi nadzoru ruchu przekazywanie informacji pasażerom,

5.3.1.4. urządzenia rejestrujące parametry jazdy, uwzględniające harmonizację zbieranych i przetwarzanych danych,

5.3.2. projektowane, konstruowane, budowane i eksploatowane w taki sposób, aby:

5.3.2.1. zapewnić ograniczony dostęp osób nieuprawnionych do urządzeń i instalacji elektrycznych znajdujących się pod napięciem,

5.3.2.2. w przypadku zagrożenia, za pomocą odpowiednich urządzeń, pasażerowie mieli możliwość powiadomienia o nim maszynisty lub innego pracownika zatrudnionego przy obsłudze tego pojazdu oraz pracownicy zatrudnieni przy obsłudze pojazdu mieli możliwość skontaktowania się z maszynistą,

5.3.2.3. system otwierania i zamykania drzwi wejściowych zapewniał pasażerom bezpieczeństwo,

5.3.2.4. były zapewnione odpowiednio oznakowane wyjścia awaryjne,

5.3.2.5. zapewnione było spełnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa w tunelach o długości przekraczającej 1000 m.

5.4. Urządzenia i instalacje elektryczne stanowiące wyposażenie pojazdów kolejowych nie powinny obniżać poziomu bezpieczeństwa i zakłócać funkcjonowania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

5.5. W podsystemie taboru, 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.

5.6. Urządzenia i instalacje elektryczne wchodzące w skład podsystemu tabor powinny być zgodne technicznie z urządzeniami wchodzącymi w skład podsystemu strukturalnego sterowanie.

5.7. Charakterystyki odbieraków prądu zamontowanych na pojazdach trakcyjnych powinny umożliwiać im jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną, stosowanych w systemie kolei.

5.8. Charakterystyki pojazdów kolejowych powinny umożliwiać im jazdę na tych liniach kolejowych wchodzących w skład systemu kolei, na których jest przewidziana eksploatacja tych pojazdów, z uwzględnieniem warunków klimatycznych.

#### 6. Wymagania dla podsystemu utrzymanie

6.1. Urządzenia techniczne oraz procedury utrzymania stosowane w zakładach utrzymania taboru powinny zapewnić bezpieczne funkcjonowanie podsystemu utrzymanie oraz nie powinny:

6.1.1. stanowić zagrożenia dla zdrowia oraz bezpieczeństwa personelu zakładów,

6.1.2. przekraczać dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń lub natężeń innego rodzaju czynników uciążliwych dla środowiska.

6.2. Urządzenia wchodzące w skład podsystemu utrzymanie powinny zapewniać bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i wygodę ich użycia przez personel zakładów utrzymania taboru przy obsłudze wszystkich typów pojazdów kolejowych w systemie kolei, dla których zostały one przeznaczone.

6.3. Instalacje związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych powinny zapewniać funkcjonowanie gwarantujące obsłudze bezpieczeństwo, zdrowie i łatwość obsługi pojazdów kolejowych, na potrzeby których zostały zaprojektowane.

#### 7. Wymagania dla podsystemu ruch kolejowy

7.1. 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 w ruchu krajowym oraz na granicach państw, zapewniać bezpieczeństwo ruchu kolejowego i efektywność funkcjonowania systemu kolei.

7.2. Stosowane przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury zasady eksploatacji i utrzymania systemu kolei, 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 systemu kolei.

8. Wymagania dla podsystemu aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i przewozów towarowych

aplikacje telematyczne stosowane przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych powinny zapewnić jakość usług dotyczących przewozów pasażerskich i towarowych na minimalnym poziomie ustalonym dla systemu kolei, a w szczególności:

8.1. 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;

8.2. aplikacje telematyczne powinny zapewnić łatwy dostęp do informacji ich użytkownikom;

8.3. 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 systemie kolei;

8.4. eksploatacja systemów telematycznych powinna odbywać się przy zapewnieniu warunków dotyczących ergonomii i ochrony zdrowia użytkowników, określonych odrębnymi przepisami;

8.5. powinien zostać zapewniony odpowiedni poziom uczciwości i niezawodności w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa;

8.6. gromadzenie i przesyłanie danych powinno być prowadzone z uwzględnieniem zróżnicowania zawartości i struktury danych dotyczących bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei.

### Załącznik Nr 3

## PROCEDURY WERYFIKACJI POJAZDÓW KOLEJOWYCH NIEZGODNYCH Z TSI

### I. Warunki i tryb dokonywania weryfikacji

1. Wnioskodawca przed dopuszczeniem do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI powinien poddać każdy jego typ odpowiedniej procedurze weryfikacji, o której mowa w pkt II.

2. Podmiot uprawniony dokonuje weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei poprzez sprawdzenie jego zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

3. Podmiot uprawniony dokonuje weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zgodnie z procedurą weryfikacji określoną w modułach A i B, o których mowa w pkt II.

4. Podmiot uprawniony przeprowadza weryfikację pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na podstawie informacji zawartych w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.

5. W procedurze weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot uprawniony przed wydaniem certyfikatu weryfikacji sprawdza:

5.1. zgodność pojazdu z projektem;

5.2. elementy projektu i budowy.

6. Podmiot uprawniony, w celu właściwego nadzoru nad jakością, przeprowadza niezapowiedziane wizytacje u producenta.

7. Podmiot uprawniony przeprowadza w pierwszym roku wytwarzania pojazdu niezgodnego z TSI co najmniej dwie wizytacje, o których mowa w pkt 1.6.

8. Podmiot uprawniony ustala częstotliwość kolejnych wizytacji na podstawie kryteriów określonych w pkt II.2.3.16.

9. Po dokonaniu procedury weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI określonej w modułach A i B, o których mowa w pkt II, oraz po przeprowadzeniu pozytywnej kontroli parametrów, o których mowa w § 1 pkt 5 niniejszego rozporządzenia, podmiot uprawniony potwierdza spełnianie zasadniczych wymagań przez ten pojazd, wydając certyfikat weryfikacji podsystemu, na bazie którego wnioskodawca wystawia deklarację

weryfikacji podsystemu, którą załącza do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23b ust. 6 ustawy.

10. Podmiot uprawniony dzieli certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI na dwie części, z których jedna część dotyczy zgodności pomiędzy pojazdem kolejowym z siecią kolejową, a druga część zgodności pojazdu z pozostałymi wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

11. Deklaracja weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zawiera informacje, o których mowa w § 9 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

12. Do deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialny podmiot uprawniony. Zakres tej dokumentacji obejmuje:

12.1. Dokumenty określające parametry techniczne związane z projektem, w tym ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania, stosownie dla danego podsystemu,

12.2. Wykaz włączonych do podsystemu składników interoperacyjności,

12.3. Kopie deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, jeżeli takie składniki są zastosowane, wraz z obliczeniami oraz kopiami protokołów prób i badań przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych,

12.4. Certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI wraz z:

12.4.1. obliczeniami,

12.4.2. zastrzeżeniami podmiotu uprawnionego zgłoszonymi przy wykonywaniu czynności związanych z oceną zgodności, które nie zostały przez niego wycofane,

12.4.3. sprawozdaniem podmiotu uprawnionego z przeprowadzonych inspekcji i kontroli,

12.4.4. pośrednimi certyfikatami weryfikacji i pośrednimi deklaracjami weryfikacji, jeżeli zostały wydane,

12.4.5. kopią certyfikatu badania typu pojazdu kolejowego,

12.4.6. kopią zatwierdzenia systemu jakości,

12.4.7. kopiami deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, jeżeli takie składniki są zastosowane, wraz z obliczeniami oraz kopiami

protokołów prób i badań przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych.

## II. Procedury weryfikacji

### 1. Badanie typu - Moduł A

1.1. Badanie typu jest procedurą, poprzez którą podmiot uprawniony sprawdza i poświadcza, że pojazd kolejowy reprezentatywny dla przewidywanej produkcji, zwany dalej „typem”, spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.

1.2. Wnioskodawca składa do wybranego przez siebie podmiotu uprawnionego wniosek o przeprowadzenie badania typu. Wniosek powinien zawierać:

1.2.1. nazwę i adres wnioskodawcy,

1.2.2. pisemną deklarację, że taki sam wniosek nie został złożony do innego podmiotu uprawnionego,

1.2.3. dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 1.5.

1.3. Wnioskodawca oddaje pojazd kolejowy do dyspozycji podmiotu uprawnionego. Podmiot uprawniony może żądać dalszych egzemplarzy pojazdu kolejowego, jeżeli wymaga tego program badań.

1.4. Pojazd kolejowy może obejmować kilka wersji, pod warunkiem że różnice między poszczególnymi wersjami nie mają wpływu na poziom bezpieczeństwa.

1.5. Dokumentacja techniczna powinna umożliwiać ocenę zgodności części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy oraz, w zakresie niezbędnym do dokonania oceny, powinna zawierać:

1.5.1. ogólny opis typu,

1.5.2. rysunek wykonawczy pojazdu oraz rysunki i schematy, w szczególności elementów, podzespołów oraz obwodów pojazdu,

1.5.3. opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia rysunków i schematów, o których mowa w pkt 1.5.2,

1.5.4. wykaz norm, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, zastosowanych w całości lub częściowo oraz, w przypadku niestosowania tych norm, opis rozwiązań przyjętych w celu spełnienia zasadniczych wymagań określonych w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia,

1.5.5. wyniki, w szczególności obliczeń projektowych, lub wyniki przeprowadzonych badań,

1.5.6. protokoły badań,

1.5.7. informacje dotyczące badań i prób przewidzianych do przeprowadzenia podczas wytwarzania pojazdu kolejowego,

1.5.8. informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI - w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych.

1.6. Podmiot uprawniony bada dokumentację techniczną w celu sprawdzenia, czy pojazd kolejowy jest wykonany zgodnie z tą dokumentacją, oraz identyfikuje elementy zaprojektowane zgodnie z odpowiednimi normami, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, a także elementy, które zaprojektowano, nie stosując tych norm, w szczególności:

1.6.1. bada dokumentację techniczną w odniesieniu do projektu i procedur wytwarzania,

1.6.2. ocenia zastosowane elementy, jeżeli nie są one zgodne z odpowiednimi normami, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy,

1.6.3. przeprowadza lub zleca przeprowadzenie odpowiednich badań i niezbędnych prób w celu ustalenia, czy wybrane przez producenta normy zostały zastosowane.

1.7. Podmiot uprawniony uzgadnia z wnioskodawcą miejsce przeprowadzenia badań i niezbędnych prób.

1.8. W przypadku gdy typ spełnia mające do niego zastosowanie wymagania określone w rozporządzeniu, podmiot uprawniony wydaje wnioskodawcy certyfikat badania typu dla pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

1.9. Certyfikat badania typu zachowuje ważność co najmniej przez okres 10 lat, który może być przedłużany.

1.10. W certyfikacie badania typu zamieszcza się nazwę i adres wnioskodawcy, wnioski z przeprowadzonego badania oraz dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego typu.

1.11. Podmiot uprawniony dołącza do certyfikatu badania typu wykaz odpowiednich części dokumentacji technicznej i przechowuje ich kopię.

1.12. Podmiot uprawniony, który odmówi wnioskodawcy wydania certyfikatu badania typu, uzasadnia przyczynę odmowy oraz wskazuje środki odwoławcze.

1.13. Wnioskodawca informuje podmiot uprawniony, który przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu badania typu, o wszelkich modyfikacjach,

które wprowadził lub planuje wprowadzić do zatwierdzonej części pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

1.14. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym informacje o wycofanych certyfikatach badania typu lub o odmowach ich wydania.

1.15. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym, na ich uzasadniony wniosek, kopie wydanych certyfikatów badania typu wraz z ich uzupełnieniami.

1.16. Wnioskodawca przechowuje przez okres 10 lat od dnia wyprodukowania ostatniego pojazdu kolejowego danego typu dokumentację techniczną oraz egzemplarze certyfikatów badania typu.

## 2. Zapewnienie jakości produkcji - Moduł B

2.1. Zapewnienie jakości produkcji jest procedurą, poprzez którą wnioskodawca zapewnia i deklaruje, że pojazd kolejowy jest zgodny z typem opisanym w certyfikacie badania typu i spełnia wymagania, które dotyczą tego pojazdu kolejowego, określone w niniejszym rozporządzeniu.

2.2. Producent powinien posiadać zatwierdzony system jakości w zakresie produkcji, kontroli końcowej i badań, o których mowa w pkt 2.3, oraz podlegać nadzorowi, o którym mowa w pkt 2.3.13.

### 2.3. System jakości.

2.3.1. Producent składa do wybranego przez siebie podmiotu uprawnionego wniosek o ocenę systemu jakości. Wniosek powinien zawierać:

2.3.1.1. znaczące informacje o pojeździe kolejowym będącym przedmiotem wniosku,

2.3.1.2. dokumentację systemu jakości,

2.3.1.3. dokumentację techniczną zatwierdzonego typu oraz kopię certyfikatu badania typu;

2.3.2. System jakości powinien zapewniać zgodność pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z typem opisanym w certyfikacie badania typu oraz z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, które dotyczą tego pojazdu;

2.3.3. Wszystkie elementy pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, wymagania i postanowienia przyjęte przez producenta powinny być przez niego udokumentowane w sposób systematyczny i uporządkowany, w formie pisemnych deklaracji, procedur i instrukcji;

2.3.4. Dokumentacja systemu jakości powinna umożliwiać spójną interpretację programów i planów jakości, ksiąg jakości i zapisów dotyczących jakości, w szczególności powinna zawierać opis:

2.3.4.1. celów dotyczących jakości oraz struktury organizacyjnej, zakresu odpowiedzialności i uprawnień kierownictwa w odniesieniu do jakości części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI,

2.3.4.2. procesów wytwarzania, procesów zarządzania jakością i technik zapewnienia jakości oraz działań systematycznych, które będą stosowane, w szczególności zatwierdzania procedur montażu części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI,

2.3.4.3. badań i prób, które będą przeprowadzane przed wytwarzaniem, podczas wytwarzania i po jego zakończeniu, oraz częstotliwość ich przeprowadzania,

2.3.4.4. zapisów dotyczących jakości, takich jak: protokoły kontroli, wyniki badań, dane dotyczące wzorcowania, protokoły dotyczące kwalifikacji lub uprawnienia odpowiednich pracowników, w szczególności wykonujących montaż części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI,

2.3.4.5. środków monitorujących osiągnięcie wymaganej jakości oraz skuteczności funkcjonowania systemu jakości;

2.3.5. Podmiot uprawniony ocenia system jakości w celu stwierdzenia, czy spełnia on wymagania określone w pkt 2.3.3-2.3.4.5. Elementy systemu jakości zgodne z właściwymi normami, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, przyjmuje się za zgodne z odpowiednimi wymaganiami określonymi w pkt 2.3.3.-2.3.4.5;

2.3.6. Do zespołu audytującego podmiotu uprawnionego do przeprowadzania badań w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, oceniającego system jakości, powinna być powołana co najmniej jedna osoba posiadająca doświadczenie w zakresie oceny technologii produkcji pojazdu kolejowego;

2.3.7. Procedura oceny systemu jakości obejmuje wizytację w siedzibie producenta;

2.3.8. Podmiot uprawniony powiadamia producenta o podjętej decyzji i zamieszcza w powiadomieniu wnioski ze sprawdzenia wraz z uzasadnieniem decyzji i pouczeniem o procedurze odwoławczej;

2.3.9. Producent powinien wypełnić zobowiązania wynikające z zatwierdzonego systemu jakości i zapewnić jego utrzymywanie we właściwy i skuteczny sposób;

2.3.10. Producent powiadamia podmiot uprawniony, który zatwierdził system jakości, o wszelkich zamierzonych zmianach w tym systemie;

2.3.11. Podmiot uprawniony ocenia proponowane zmiany i podejmuje decyzję, czy zmieniony system jakości spełni wymagania określone w pkt 2.3.3.-2.3.4.5, czy też jest wymagana ponowna jego ocena;

2.3.12. Podmiot uprawniony powiadamia producenta o swojej decyzji. W powiadomieniu zamieszcza wnioski z dokonanej oceny proponowanych zmian wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji;

2.3.13. Nadzór wykonywany przez podmiot uprawniony jest sprawowany w celu sprawdzenia, czy producent odpowiednio wypełnia zobowiązania wynikające z zatwierzonego systemu jakości;

2.3.14. Producent powinien umożliwić podmiotowi uprawnionemu dostęp do stanowisk produkcji, kontroli, badania i przechowywania pojazdów kolejowych w celu dokonania wizytacji oraz dostarczyć wszelkie niezbędne informacje, w szczególności:

2.3.14.1. dokumentację systemu jakości,

2.3.14.2. zapisy dotyczące jakości, takie jak: protokoły kontroli, wyniki badań, dane dotyczące wzorcowania oraz protokoły dotyczące kwalifikacji odpowiednich pracowników;

2.3.15. Podmiot uprawniony przeprowadza okresowo audyty w celu sprawdzenia, czy producent utrzymuje i stosuje system jakości, oraz przekazuje producentowi raporty z audytów. Częstość audytów okresowych powinna umożliwiać przeprowadzenie w ciągu trzech lat ponownej pełnej oceny;

2.3.16. Podmiot uprawniony może dodatkowo przeprowadzać niezapowiedziane wizytacje u producenta, określając potrzebę i częstotliwość ich przeprowadzania na podstawie przyjętego systemu wizytacji. Podmiot uprawniony do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI, ustalając system wizytacji, powinien uwzględnić w szczególności:

2.3.16.1. rodzaj pojazdu: pojazd trakcyjny, wagon pasażerski, wagon towarowy, pojazd specjalny,

2.3.16.2. wyniki poprzednich wizytacji przeprowadzonych w ramach nadzoru,

2.3.16.3. potrzebę sprawdzenia wyników działań korygujących,

2.3.16.4. warunki specjalne związane z zatwierdzeniem systemu, jeżeli ma to zastosowanie,

2.3.16.5. znaczące zmiany w organizacji wytwarzania, deklaracji polityki lub technologii;



2.3.17. Podczas wizytacji podmiot uprawniony może, jeżeli jest to niezbędne, przeprowadzać badania i próby lub zlecać ich przeprowadzenie w celu sprawdzenia, czy system jakości funkcjonuje właściwie;

2.3.18. Podmiot uprawniony przekazuje producentowi protokoły wizytacji i przeprowadzonych badań;

2.3.19. Producent przechowuje przez okres 10 lat od dnia wytworzenia ostatniego pojazdu kolejowego do dyspozycji właściwych organów:

2.3.19.1. dokumentację systemu jakości,

2.3.19.2. dokumentację zmian systemu jakości,

2.3.19.3. decyzje, raporty i protokoły podmiotu uprawnionego;

2.3.20. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym informacje o wycofanych zatwierdzeniach systemu jakości lub o odmowach ich wydania.

## Załącznik Nr 4

### WYKAZ PARAMETRÓW POJAZDU KOLEJOWEGO DO SKONTROLOWANIA W CELU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW KOLEJOWYCH NIEZGODNYCH Z TSI

I. Dokumentacja ogólna z uwzględnieniem opisu nowego, odnowionego lub zmodernizowanego pojazdu i jego przeznaczenia, projektu, napraw, informacji dotyczących eksploatacji i utrzymania, dokumentacji technicznej.

II. Konstrukcja i części mechaniczne, w tym: integralność mechaniczna i interfejsy między pojazdami z uwzględnieniem urządzeń ciągłowo-zderznych, przejść międzywagonowych, wytrzymałość konstrukcji pojazdu i jego wyposażenia, pojemność ładunkowa, bezpieczeństwo bierne w tym zewnętrzna i wewnętrzna wytrzymałość zderzeniowa.

III. Współdziałanie pojazdu z torem i zagadnienia skrajni, w tym: interfejsy mechaniczne z infrastrukturą z uwzględnieniem zachowania statycznego i dynamicznego, skrajni budowli i skrajni ładunkowej, szerokości toru, układów biegowych.

IV. Urządzenia hamowania, w tym: urządzenia zapobiegające poślizgowi kół i urządzenia sterowania hamowaniem oraz skuteczność hamowania służbowego, nagłego i postojowego.

V. Kwestie dotyczące pasażerów: urządzenia dla pasażerów i otoczenie, w którym podróżują pasażerowie, w tym okna i drzwi dla pasażerów, wymogi w zakresie dostosowania pojazdu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

VI. Warunki środowiskowe i skutki działania sił aerodynamicznych: wpływ środowiska na pojazd oraz wpływ pojazdu na środowisko, w tym warunki aerodynamiczne oraz interfejs między pojazdem a częścią przytorową systemu kolei i interfejs między pojazdem a otoczeniem.

VII. Wymogi w zakresie zewnętrznych systemów ostrzegania, oznakowania, funkcji i integralności oprogramowania: zewnętrzne systemy ostrzegania, oznakowanie, funkcjonalność i integralność oprogramowania, w tym funkcje dotyczące bezpieczeństwa mające wpływ na zachowanie pociągu oraz magistrala komunikacyjna pociągu.

VIII. Pokładowe systemy zasilania i sterowania: w tym pokładowe systemy napędu, zasilania i sterowania, a także interfejs między pojazdem a infrastrukturą zasilającą oraz wszystkie aspekty kompatybilności elektromagnetycznej w tym: dopuszczalne poziomy zakłóceń generowanych do sieci trakcyjnej oraz wpływu zakłóceń na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, poziomy zakłóceń generowanych wewnątrz i na zewnątrz pojazdu oraz rejestratory parametrów jazdy.

IX. Urządzenia dla personelu, interfejsy i środowisko: urządzenia pokładowe, interfejsy, warunki i środowisko pracy dla personelu w tym wymagania kabiny maszynisty i interfejsu między pojazdem kolejowym a maszynistą, drużyną trakcyjną, personelem pokładowym i pasażerami.

X. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i ewakuacja; rodzaj zastosowanych materiałów i wyrobów; wyposażenie w urządzenia przeciwpożarowe, oznakowanie awaryjne i gaśnice.

XI. Obsługa: w tym urządzenia pokładowe i interfejsy przeznaczone dla czynności obsługowych.

XII. Pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągu i pokładowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym: w tym wszystkie urządzenia pokładowe niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągów dopuszczonych do jazdy po sieci oraz wpływ tych urządzeń na przytorową część systemu kolejowego.

XIII. Wymogi eksploatacyjne, w tym: szczególne wymagania eksploatacyjne dla pojazdów z uwzględnieniem trybu pracy podczas awarii i przywracania sprawności pojazdu.

XIV. Kwestie dotyczące ładunków, w tym: szczególne wymagania dotyczące zabezpieczenia ładunków i ochrony środowiska z uwzględnieniem specjalnego wyposażenia wymaganego dla przewozu ładunków niebezpiecznych.

**Załącznik Nr 5**

**WYKAZ PODMIOTÓW UPRAWNIONYCH DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ  
NIEZBĘDNYCH DO DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW  
KOLEJOWYCH NIEZGODNYCH Z TSI**

1. Instytut Kolejnictwa

ul. Chłopickiego 50

04-275 Warszawa

2. Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”

ul. Warszawska 181

61-055 Poznań

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia określa:

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
- 4) treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;
- 5) procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- 6) treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 7) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- 8) wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, zwanych dalej „podmiotami uprawnionymi”.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji, stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414).

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do uczestników rynku kolejowego, którzy biorą udział w procesie realizacji inwestycji, a także dopuszczania do eksploatacji wyrobów stosowanych w kolejnictwie - producentów, notyfikowanych jednostek certyfikujących, zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, dysponentów, importerów, wykonawców i inwestorów.

### **2. Konsultacje społeczne**

Instytut Kolejnictwa  
Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”  
PKP PLK SA;  
PKP Intercity SA;  
Przewozy Regionalne Sp. z o. o.;  
PKP Cargo SA;  
„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.;  
Railway Business Forum;  
Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;  
Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

### **3. Wpływ regulacji na:**

#### **a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

#### **b) rynek pracy**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

#### **c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

#### **d) sytuację i rozwój regionalny**

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

### **4. Źródła finansowania**

Wejście w życie ustawy nie powoduje konieczności wydatkowania środków finansowych.