

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia...2013 r.

w sprawie interoperacyjności systemu kolei²⁾

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.³⁾) 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;

¹⁾ 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).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie:

1) w zakresie swojej regulacji wdraża:

- a) dyrektywę 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),
- b) dyrektywę Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniającą 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) dyrektywę Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającą 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);

2) wdraża dyrektywę Komisji 2013/9/UE z dnia 11 marca 2013 r. zmieniającą załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 68 z 12.03.2013 r., str. 55).

³⁾ 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, z 2012 r. poz. 460 i 951 oraz z 2013 r. poz. 628, 1033 i 1052.

- 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”.

§ 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. 14 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 urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - dowodami bezpieczeństwa lub weryfikacją tego dowodu - w przypadku urządzeń 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) kopie dokumentów, o których mowa w art. 22f ust. 7 ust. 1 albo 2 ustawy.

5. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2 pkt 2, może być udostępniona na potrzeby przeprowadzania procedury weryfikacji WE podsystemu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na wniosek notyfikowanej jednostki certyfikującej.

§ 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. 25t 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. 25t 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 i 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, 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 wraz z wykazem oraz dokumentami potwierdzającymi dopuszczenie do eksploatacji urządzeń i budowli wchodzących w skład tej części podsystemu - dotyczy przypadków, o których mowa w § 5 ust. 2.

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 zgodność została sprawdzona;
- 2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, 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 pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z przepisami krajowymi;

- 5) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną weryfikacją;
- 6) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;
- 7) termin ważności deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, 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 z dniem 31 marca 2014 r.⁴⁾

⁴⁾ 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 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1052).

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 umożliwiający kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę;

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. urządzenia odometryczne,
 - 4.1.3. interfejs zewnętrzny STM,
 - 4.1.4. radiotelefon kabinowy GSM-R,
 - 4.1.5. radio GSM-R na potrzeby transmisji danych ETCS
 - 4.1.6. karta SIM GSM-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 ciągnikowo-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. urządzenia odometryczne,
- 4.1.3. interfejs zewnętrznego STM,
- 4.1.4. radiotelefon kabinowy GSM-R,
- 4.1.5. radio GSM-R na potrzeby transmisji danych ETCS
- 4.1.6. karta SIM GSM-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. układ biegowy;
 - 5.2.2. zestaw kołowy
 - 5.2.3. koło;
 - 5.2.4. oś;
 - 5.2.5. oznaczenie sygnałowe końca pociągu;

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. wytrzymały 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 środkom ostrożności lub nieprzekraczającym maksymalnym parametrom jakościowym oraz maksymalnym sugerowanym środkom 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.

1.6. Dostępność:

1.6.1. Podsystemy infrastruktura i tabor powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w celu zapewnienia tym osobom dostępu na równych zasadach z innymi osobami za pomocą zapobiegania powstawaniu barier lub ich usuwania oraz za pomocą wszelkich innych właściwych środków. Powyższe obejmuje działania na etapach: projektowania, budowy, odnawiania, modernizacji, utrzymania i eksploatacji odpowiednich ogólnodostępnych części podsystemu.

1.6.2. Podsystemy ruch kolejowy i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich powinny zapewniać niezbędne funkcjonalności w celu ułatwienia dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na równych zasadach z innymi osobami za pomocą zapobiegania powstawaniu barier lub ich usuwania oraz za pomocą innych właściwych środków.

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.

2.4. Ogólnodostępne części podsystemu infrastruktura powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z pkt 1.6.1.

3. Wymagania dla podsystemu energia

3.1. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, składniki interoperacyjności 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 tabor, konstrukcja istotnych dla bezpieczeństwa i eksploatacji elementów wyposażenia pojazdów kolejowych, układów jezdnych, napędowych i hamowania oraz system kontroli i sterowania pojazdem kolejowym powinny, w dających się przewidzieć sytuacjach awaryjnych, umożliwiać jazdę pociągu bez ujemnych skutków dla pozostałych elementów wyposażenia tych pojazdów.

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.

5.9. Ogólnodostępne części podsystemu tabor powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z pkt 1.6.1.

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 utrzymania 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 obsługę bezpieczeństwo, zdrowie i łatwość obsługi pojazdów kolejowych, na potrzeby których zostały zaprojektowane.

7. Wymagania dla podsystemu ruchu kolejowego

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.

7.3. Zasady eksploatacji powinny przewidywać niezbędne funkcjonalności w celu zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

8. Wymagania dla podsystemu aplikacji 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.

8.7. aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich powinny przewidywać niezbędne funkcjonalności w celu zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

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 ,

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 7 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. Zgodność z typem w oparciu o zapewnienie jakości procesu produkcji - Moduł B

2.1. Zapewnienie jakości procesu 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 certyfikatem system jakości w zakresie procesu 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 zatwierdzonego 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. W przypadku gdy pojazd jest zgodny z typem opisanym w certyfikacie badania typu oraz spełnia mające do niego zastosowanie wymagania określone w rozporządzeniu, podmiot uprawniony wydaje wnioskodawcy certyfikat zapewnienia jakości procesu produkcji dla pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

2.3.20. Certyfikat zapewnienia jakości procesu produkcji zachowuje ważność co najmniej przez okres 7 lat, który może być przedłużany.

2.3.21. W certyfikacie zapewnienia jakości procesu produkcji zamieszcza się nazwę i adres wnioskodawcy, wnioski z przeprowadzonego badania oraz dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego typu oraz miejsca prowadzenia procesu produkcji.

2.3.22. Podmiot uprawniony dołącza do certyfikatu zapewnienia jakości procesu produkcji wykaz odpowiednich części dokumentacji technicznej i przechowuje ich kopię.

2.3.23. Podmiot uprawniony, który odmówi wnioskodawcy wydania certyfikatu zapewnienia jakości procesu produkcji, uzasadnia przyczynę odmowy oraz wskazuje środki odwoławcze.

2.3.24. Wnioskodawca informuje podmiot uprawniony, który przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu zapewnienia jakości procesu produkcji, o wszelkich modyfikacjach, które wprowadził lub planuje wprowadzić do zatwierdzonej części pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

2.3.25. Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym informacje o wycofanych certyfikatach zapewnienia jakości procesu produkcji lub o odmowach ich wydania.

2.3.26 Podmiot uprawniony przekazuje innym podmiotom uprawnionym, na ich uzasadniony wniosek, kopie wydanych certyfikatów zapewnienia jakości procesu produkcji wraz z ich uzupełnieniami.

2.3.27. Producent przechowuje przez okres 10 lat od dnia wytworzenia ostatniego pojazdu kolejowego do dyspozycji właściwych organów:

2.3.27.1. dokumentację systemu jakości,

2.3.27.2. dokumentację zmian systemu jakości,

2.3.27.3. decyzje, raporty i protokoły podmiotu uprawnionego;

2.3.27.4. egzemplarze certyfikatów zapewnienia jakości procesu produkcji;

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 ciągnowo-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 jazd po sieci oraz wpływ tych urządzeń na przytorową część systemu kolejowego.

XIII. Wymogi eksploatacyjne, w tym: szczególne wymogi eksploatacyjne dla pojazdów z uwzględnieniem trybu pracy podczas awarii i przywracania sprawności pojazdu.

XIV. Kwestie dotyczące ładunków, w tym: szczególne wymogi 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

3. Transportowy Dozór Techniczny

ul. Chałubińskiego 4

00-928 Warszawa

Nazwa jednostki badawczej	Instytut Kolejnictwa	Instytut Pojazdów Szynowych TABOR	Transportowy Dozór Techniczny
Rodzaj badania pojazdu kolejowego	1	2	3
Badania typów pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI dla linii kolejowych o szerokości torów wynoszącej 1435 mm lub 1520 mm w zakresie podsystemu strukturalnego tabor			
Przeprowadzenie kontroli parametrów pojazdu kolejowego w oparciu o wykaz zawarty w załączniku nr 4	X	X	X
Weryfikacja pojazdu niezgodnego z TSI	X	X	X

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” i zastąpi rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. poz. 492).

Projektowane rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia:

1. 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), oraz;
2. dyrektywy Komisji 2013/9/UE z dnia 11 marca 2013 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 68 z 12.03.2013 r., str. 55).

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”.

W stosunku do dotychczas obowiązującej regulacji, w projektowanym rozporządzeniu:

- dostosowano wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów systemu kolei (załącznik 1) w zakresie podsystemów: sterowanie kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości oraz tabor - wagony towarowe kolei konwencjonalnych tak aby odpowiadał on wykazom zawartym w aktualnie obowiązujących TSI dla tych podsystemów tj.: Decyzji Komisji z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 51 z 23.02.2012 r., str. 1) oraz Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczącym technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylającym decyzję 2006/861/WE (Dz. Urz. UE L 104 z 12.04.2013 r., str. 1);
- uzupełniono załącznik 2: "Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności" dla podsystemów: tabor, infrastruktura, ruch kolejowy i aplikacje telematyczne dla przewozów

pasażerskich o wymagania dotyczące dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w celu umożliwienia tym osobom dostępu na równych zasadach z innymi osobami. Zapisy te wynikają bezpośrednio z wdrożenia dyrektywy Komisji 2013/9/UE z dnia 11 marca 2013 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 68 z 12.03.2013 r., str. 55).

- zmodyfikowano załącznik 3 "Procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI" tak aby opisane w nim procedury dostosować do przepisów obowiązujących TSI w zakresie podsystemu tabor oraz przepisów Decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylające decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.8.2008 r., str. 82);
- zmieniono procedury weryfikacji podsystemów strukturalnych energia, sterowanie, infrastruktura w zakresie przeprowadzania weryfikacji tych części podsystemów (urządzeń i budowli), dla których nie stosuje się TSI tak aby umożliwić przeprowadzanie weryfikacji całego podsystemu strukturalnego;
- w załączniku nr 5 „Wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI” dodano Transportowy Dozór Techniczny. Dodanie tego podmiotu wynika z faktu iż posiada on kompetencje potwierdzone udzielonymi akredytacjami przez Polskie Centrum Akredytacji:
 - akredytacja nr 126 w zakresie jednostki certyfikującej wyroby na zgodność z normą PN-EN ISO/IEC 45011:2000 dla wszystkich grup kodów ICS 45, przewidzianych dla kolejnictwa wg. Międzynarodowej Klasyfikacji Norm;
 - akredytacja nr 005 dla jednostki inspekcyjnej (PN-EN ISO/IEC 17020:2006 w zakresie odbiorów technicznych pojazdów szynowych w tym po naprawie - ID.6 i odbiorów technicznych elementów nawierzchni kolejowej - ID.7),
 - akredytacja nr 111 dla jednostki certyfikującej systemy zarządzania (PN-EN ISO/IEC 17021:2007 w zakresie kodu EA: 22 - Inne urządzenia transportowe, kod klasyfikacji NACE wg rozporządzenia WE nr 1893/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady, grupa 30.2 - Produkcja lokomotyw kolejowych oraz taboru szynowego).

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 został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 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

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

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom z:

- Urzędem Transportu Kolejowego;
- Instytutem Kolejnictwa;
- Instytutem Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- Transportowym Dozorem Technicznym;
- PKP PLK SA;
- PKP Intercity SA;
- Przewozami Regionalnymi Sp. z o. o.;
- PKP Cargo SA;
- PKP LHS Sp. z o.o.;
- “Kolejami Mazowieckimi – KM” Sp. z o.o.;
- Railway Business Forum;
- Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego;
- Związkiem Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- Stowarzyszeniem Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego.

3. Wpływ regulacji na:

- **sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:**

Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego;

- **rynek pracy:**

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na rynek pracy;

- **konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki:**

Przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji sieci kolejowej w Polsce i jej elementów, gdyż zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi będą musieli, działając z należytą starannością, uwzględniać wymagania interoperacyjności linii kolejowych. Ponadto finansowanie inwestycji kolejowych z udziałem środków UE będzie uwarunkowane, zgodnie z zasadami ich przyznawania w UE, uprzednim sprawdzeniem spełniania przez realizowane inwestycje, zgodności z zasadniczymi wymaganiami interoperacyjności systemu kolei. Z wymienionych względów rozporządzenie będzie stymulować podniesienie poziomu technicznego i sprawności funkcjonowania systemu kolei, a poprzez to wpłynie pozytywnie na konkurencyjność zewnętrzną gospodarki. Przystosowanie kolei dla potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się wpłynie na konkurencyjność kolei na rynku przewozów

pasażerskich oraz przyczyni się do likwidacji barier w dostępności transportu kolejowego dla tych osób.

4. Źródła finansowania

Wejście w życie rozporządzenia nie powoduje konieczności wydatkowania środków finansowych.