



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-13-04

Druk nr 2528
Warszawa, 11 lutego 2004 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

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 wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych,

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 Regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

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 Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

2) w art. 4 w pkt 25 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 26-36 w brzmieniu:

„26) „system kolei” – wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;

27) „transeuropejski system kolei dużych prędkości” – sieć kolejowa określona w przepisach Unii Europejskiej dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej²⁾, w skład której wchodzi:

a) linie kolejowe specjalnie wybudowane dla ruchu z prędkością równą lub większą niż 250 km/h,

b) linie kolejowe zmodernizowane dla ruchu z prędkością większą niż 200 km/h,

- c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a i b, oraz stacjami kolejowymi w centrach miast,
 - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po liniach, o których mowa w lit. a-c;
- 28) „transeuropejski system kolei konwencjonalnej” – sieć kolejowa określona w przepisach Unii Europejskiej dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej²⁾, w skład której wchodzi:
- a) linie kolejowe przeznaczone do ruchu pociągów z prędkością nie większą niż 200 km/h, wyłącznie do przewozu osób albo rzeczy albo przewozu osób i rzeczy,
 - b) budowle, budynki i urządzenia przeznaczone do obsługi przewozu osób i rzeczy, w tym terminale transportu kombinowanego przeznaczone do obsługi przewozu rzeczy,
 - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a, oraz infrastrukturą kolejową, o której mowa w lit. b,
 - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu na liniach, o których mowa w lit. a i c, obejmujące elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;
- 29) „interoperacyjność kolei” – zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej,

polegająca na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei;

- 30) „składnik interoperacyjności” – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;
- 31) „podsystem” – grupa składników interoperacyjności wyróżniona pod względem strukturalnym lub funkcjonalnym;
- 32) „zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei” – wymagania określone w dyrektywach w sprawie interoperacyjności kolei, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej i w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości – dla zapewnienia interoperacyjności kolei;
- 33) „techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI)” – szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określone i ogłaszane przez Komisję Europejską;
- 34) „certyfikat zgodności podsystemu” – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;

- 35) „deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu” – oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 36) „oddanie do eksploatacji” – przekazanie podsystemu lub składnika interoperacyjności po raz pierwszy do użytkowania w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości lub w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej odpowiednio przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury przez inwestora, importera, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, a w przypadku gdy zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy pełni jednocześnie funkcję inwestora, producenta lub importera – rozpoczęcie użytkowania podsystemu lub składnika interoperacyjności.”;
- 3) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:
- „Rozdział 4a
- Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej
- Art. 25a. 1. Transeuropejski system kolei dużych prędkości dzieli się na podsystemy o nazwach:
- 1) strukturalne:
 - a) infrastruktura,
 - b) energia,
 - c) sterowanie,

d) tabor;

2) funkcjonalne:

a) utrzymanie,

b) środowisko,

c) ruch kolejowy,

d) użytkownicy.

2. Transeuropejski system kolei konwencjonalnej dzieli się na podsystemy o nazwach:

1) strukturalne:

a) infrastruktura,

b) energia,

c) sterowanie,

d) ruch kolejowy,

e) tabor;

2) funkcjonalne:

a) utrzymanie,

b) telematyka.

3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 1 i 2, określają TSI.

Art. 25b. 1. Do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 4-9, 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,

26, 38-40, 40b-40f, 40h-40i, 41, 41b i 41c oraz art. 42-44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. Nr 166, poz. 1360 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 718, Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1652) z uwzględnieniem zmian wynikających z niniejszej ustawy.

2. Do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w sprawie składników interoperacyjności niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 1-13 i 16, art. 12, 13a, 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, 26 oraz art. 37-45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z uwzględnieniem zmian wynikających z niniejszej ustawy.
3. Ilekroć w ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności jest mowa o:
 - 1) „wyrobie” – rozumie się przez to również podsystem, w znaczeniu określonym w niniejszej ustawie;
 - 2) „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu” – rozumie się przez to odpowiednio „oddanie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji” w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości lub w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej.

Art. 25c. 1. Podsystemy i składniki interoperacyjności oddawane do eksploatacji podlegają ocenie zgodności

z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 25u.

2. Oceny zgodności podsystemu strukturalnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie odpowiedniej TSI, w zależności od rodzaju podsystemu.
3. Oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.
4. Dokonanie oceny zgodności, o której mowa w ust. 1, jest obowiązkowe przed oddaniem podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej.
5. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:
 - 1) certyfikacji – przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
 - 2) badaniom – przez notyfikowane laboratorium;
 - 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei – przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.
6. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności podsystemu lub składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interope-

racyjności kolei, przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jednostka ta wydaje odpowiednio certyfikat zgodności podsystemu lub certyfikat zgodności składnika interoperacyjności producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, importerowi, inwestorowi, zarządcy infrastruktury albo przewoźnikowi kolejowemu.

7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, który poddał podsystem lub składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei i otrzymał odpowiedni certyfikat wystawia:
 - 1) deklarację weryfikacji zgodności podsystemu – dla podsystemu;
 - 2) deklarację zgodności składnika interoperacyjności – dla składnika interoperacyjności.
8. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei w innych krajach niż Rzeczpospolita Polska, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w obowiązujących przepisach, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.
9. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu zgodności, została wystawiona odpowiednia deklaracja zgodności, tylko wtedy, gdy obowiązek ozna-

kowania określony jest przez inne przepisy, których wymagania spełnia składnik interoperacyjności.

10. Podmioty, o których mowa w ust. 7, są obowiązane przechowywać dokumentację dotyczącą podsystemów i składników interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności.

Art. 25d. 1. W przypadku gdy TSI nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei.

2. Listę, o której mowa w ust. 1, ogłasza się w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu. Prezes UTK dokonuje notyfikacji listy Komisji Europejskiej i krajom członkowskim Unii Europejskiej.

Art. 25e. 1. Podsystem strukturalny może być oddany do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej i transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:

- 1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności 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.

2. Zgoda lub odmowa na oddanie podsystemu do eksploatacji następuje w drodze decyzji Prezesa UTK, wydawanej na wniosek zainteresowanego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się deklarację weryfikacji zgodności podsystemu, certyfikat zgodności podsystemu i dokumentację przebiegu oceny zgodności.
4. Do sprawdzania warunków, o których mowa w ust. 1, oraz dokumentacji, o której mowa w ust. 3, Prezes UTK może upoważnić notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

Art. 25f. 1. Nie stosuje się odpowiednich TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności:

- 1) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości w przypadku:
 - a) modernizacji istniejącej linii kolejowej dużych prędkości, gdy:
 - zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu,
 - skrajnia budowli, prześwit toru, odstęp między osiami torów są inne od stosowanych w większości państw Unii Europejskiej, a linia kolejowa nie stanowi bezpośredniego połączenia z siecią kolei dużych prędkości innego państwa Unii Europejskiej, wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości,

- b) wejścia w życie nowych TSI w czasie zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji projektu budowy nowej linii kolejowej dużych prędkości lub modernizacji istniejącej linii,
 - c) projektów nowych linii kolejowych lub modernizacji istniejących linii kolejowych – gdy istniejąca sieć kolejowa nie jest powiązana z siecią kolei dużych prędkości krajów członkowskich Unii Europejskiej lub jest oddzielona obszarem morskim od tej sieci;
- 2) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej w przypadku:
- a) wejścia w życie nowych TSI w czasie:
 - zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej, modernizacji lub odtwarzania istniejącej linii kolejowej,
 - oddawania do eksploatacji linii kolejowej,
 - eksploatacji linii kolejowej – gdy TSI dotyczą warunków eksploatacji lub utrzymania,
 - b) projektów dotyczących odtworzenia lub modernizacji istniejącej linii kolejowej – gdy skrajnia budowli, prześwit toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tej linii nie są zgodne z TSI,

- c) projektów dotyczących odtworzenia, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii – gdy zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,
 - d) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolei konwencjonalnej w następstwie wypadku kolejowego, katastrofy kolejowej lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych, nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI,
 - e) wagonów jadących do lub z państw nie należących do Unii Europejskiej, w których prześwit toru różni się od tego, który jest stosowany na głównej sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Okoliczności wystąpienia przypadków, o których mowa w ust. 1, potwierdza Prezes UTK w drodze decyzji na wniosek zainteresowanego producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, inwestora, zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego.
 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty wskazujące okoliczności wystąpienia danego przypadku i informacje określające TSI, które nie będą stosowane.
 4. Prezes UTK powiadamia Komisję Europejską, w celu uzyskania jej opinii dotyczącej decyzji potwierdzającej okoliczności danego przypadku i odpowiednich TSI, które nie będą stosowane, do-

łączając projekt decyzji i dokumenty, o których mowa w ust. 3.

5. Prezes UTK zawiesza postępowanie w sprawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, do czasu uzyskania opinii, o której mowa w ust. 4.
6. Przepisów ust. 4 i 5 nie stosuje się do przypadków, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d oraz pkt 2 lit. b, w odniesieniu do prześwitu toru.

Art. 25g. 1. Zarządca infrastruktury jest obowiązany prowadzić rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową, wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

2. Przewoźnik kolejowy oraz inny podmiot eksploatujący pojazdy kolejowe w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej jest obowiązany prowadzić rejestr taboru interoperacyjnych pojazdów kolejowych obejmujący: elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych.
3. Rejestry, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być corocznie uaktualniane i przekazywane Prezesowi UTK .
4. Rejestry, o których mowa w ust. 1 i 2, Prezes UTK ogłasza w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje właściwym organom.

Art. 25h. 1. Autoryzacji dokonuje Prezes UTK w drodze decyzji.

2. Prezes UTK może, w drodze decyzji, ograniczyć zakres autoryzacji lub cofnąć autoryzację w przypadku stwierdzenia naruszenia warunków autoryzacji, o których mowa w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, w zależności od charakteru i znaczenia naruszenia. Prezes UTK niezwłocznie informuje ministra właściwego do spraw gospodarki o podjętej decyzji.
3. Prezes UTK informuje Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu lub cofnięciu autoryzacji.

Art. 25i. 1. Prezes UTK zgłasza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki autoryzowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz autoryzowane laboratoria w celu ich notyfikowania Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej.

2. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, podlegają również akredytowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz akredytowane laboratoria, o których mowa w art. 19 ust. 7 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

Art. 25j. Prezes UTK sprawuje nadzór nad notyfikowanymi jednostkami certyfikującymi i jednostkami kontrolującymi oraz notyfikowanymi laboratoriami w zakresie określonym w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

Art. 25k. 1. Prezes UTK biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem oddany do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych

w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.

2. W przypadku planowanego odtworzenia lub modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację projektu.
3. Na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, Prezes UTK stwierdza, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania lub zmiany decyzji o oddaniu podsystemu do eksploatacji po modernizacji lub odtworzeniu.
4. Prezes UTK wydaje decyzję o oddaniu podsystemu do eksploatacji, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

Art. 25l. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei, opłaty związane z badaniami ponosi osoba, której wydano decyzję o oddaniu podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, Prezes UTK ustala na podstawie uzasadnionych kosztów badań, z uwzględnieniem rodzaju badanego podsystemu lub składnika interoperacyjności oraz stopnia skomplikowania i zakresu przeprowadzonych badań.

3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, opłaty związane z badaniami ponosi Skarb Państwa.
5. Do opłat, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 25m. 1. W przypadku gdy w wyniku kontroli Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące zakazać eksploataowania podsystemu.

2. W przypadku wszczęcia postępowania w sprawie eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei Prezes UTK może, w drodze decyzji, przedłużyć zakaz, o którym mowa w ust. 1, do czasu zakończenia postępowania.
3. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, uchyla decyzję, o której mowa w ust. 1.

Art. 25n. 1. Stroną postępowania jest osoba, która podjęła eksploatację składnika interoperacyjności lub podsystemu bez uzyskania zgody Prezesa UTK, lub której wydano decyzję o oddaniu do eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności nie-

zgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, i wobec której postępowanie zostało wszczęte.

2. Organizacja społeczna może występować z żądaniem dopuszczenia jej do udziału w postępowaniu, tylko w przypadku gdy osoba będąca stroną postępowania jest członkiem tej organizacji.

Art. 25o. 1. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli notyfikowanych jednostek certyfikujących i jednostek kontrolujących oraz notyfikowanych laboratoriów.

2. Czynności kontrolne przeprowadza się na podstawie upoważnienia Prezesa UTK, które zawiera:

- 1) oznaczenie osoby dokonującej kontroli;
- 2) nazwę kontrolowanej notyfikowanej jednostki certyfikującej lub kontrolującej albo notyfikowanego laboratorium;
- 3) zakres kontroli.

3. Osoby upoważnione przez Prezesa UTK do dokonania kontroli są uprawnione do:

- 1) wstępu na teren nieruchomości, obiektu i lokalu notyfikowanej jednostki certyfikującej i jednostki kontrolującej oraz notyfikowanego laboratorium w dniach i godzinach ich pracy;
- 2) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień oraz okazania dokumentów związanych z działalnością objętą notyfikacją;
- 3) żądania udzielenia, w wyznaczonym terminie, pisemnych i ustnych wyjaśnień w sprawach objętych zakresem kontroli.

4. Czynności kontrolnych dokonuje się w obecności kontrolowanego lub osoby przez niego upoważnionej.
5. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół i przedstawia organom kontrolowanej notyfikowanej jednostki certyfikującej i jednostki kontrolującej oraz notyfikowanemu laboratorium.
6. Prezes UTK może upoważnić do dokonywania kontroli, o której mowa w ust. 1, inny organ wyspecjalizowany w przeprowadzaniu kontroli działalności objętej notyfikacją.

Art. 25p. 1. Za czynności Prezesa UTK związane z:

- 1) autoryzacją jednostek certyfikujących, jednostek kontrolujących i laboratoriów;
 - 2) rozpatrywaniem wniosków związanych z niestosowaniem TSI, o których mowa w art. 25f ust. 2;
 - 3) obowiązkowymi okresowymi sprawdzeniami, o których mowa w art. 25k ust. 1;
 - 4) rozpatrywaniem spraw, o których mowa w art. 25k ust. 2,
– pobiera się opłaty.
2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, uiszcza wnioskodawca, a w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 – zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy.
 3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
 4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw tran-

sportu, określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania opłat za czynności, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów przeprowadzenia tych czynności.

5. Minister właściwy do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, może określić, w drodze rozporządzenia, maksymalne wysokości opłat, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów.

Art. 25r. Producenci i ich upoważnieni przedstawiciele, inwestorzy, importerzy, sprzedawcy, przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz notyfikowane jednostki certyfikujące, kontrolujące i laboratoria są obowiązane współdziałać, z należytą starannością, z Prezesem UTK w zakresie niezbędnym do ustalenia, czy składnik interoperacyjności lub podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei.

Art. 25s. Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie składników interoperacyjności i podsystemów są obowiązane do przekazywania informacji, wraz z uzasadnieniem, o zawieszonych lub cofniętych certyfikatach zgodności Prezesowi UTK oraz Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a także innym notyfikowanym jednostkom. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów informuje Komisję Europejską o zawieszonych oraz cofniętych certyfikatach. Do informacji dołącza się uzasadnienie.

Art. 25t. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, zakres informacji umieszczanych i wykreślanych z rejestrów, o których mowa

w art. 25g ust. 1 i 2, oraz terminy ich aktualizacji, mając na celu ułatwienie użytkownikom korzystania z transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

Art. 25u. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzeń, dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej:

- 1) wykaz składników interoperacyjności podsystemów;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji zgodności podsystemów;
- 4) procedury oceny zgodności składników interoperacyjności oraz treść deklaracji zgodności składników interoperacyjności

– biorąc pod uwagę wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów odpowiednio dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

-
- ¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje transpozycji dyrektyw:
- dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. WE L 235, z 17.09.1996 r.);
 - dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. Urz. WE L 110, z 20.04.2001 r.).
- ²⁾ Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228, z 9.09.1996 r.).

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym ma na celu dostosowanie prawa polskiego w zakresie interoperacyjności transeuropejskich systemów kolei do prawa Unii Europejskiej określonego w:

- 1) dyrektywie Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;
- 2) dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

Dostosowanie poprzez zmianę ustawy o transporcie kolejowym jest spowodowane brakiem możliwości implementacji ww. dyrektyw na podstawie upoważnienia do wydania aktów wykonawczych, o których mowa w art. 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, oraz brakiem możliwości szybkiego dokonania stosownych zmian. Zgodnie z przepisami tej ustawy, ocenie zgodności podlegają tylko wyroby czyli rzeczy ruchome, natomiast nie są uwzględnione podsystemy, o których mowa w ww. dyrektywach.

Tym niemniej, biorąc pod uwagę powyższe oraz systemowy charakter ustawy o systemie oceny zgodności, wynikający z przepisów art. 3 i 4, w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym przewidziano, że do oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie, kontroli spełniania przez podsystemy i składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w zakresie podsystemów i składników interoperacyjności niezgodnych z tymi wymaganiami, stosuje się określone w projekcie przepisy ustawy o systemie oceny zgodności, z zastrzeżeniem zmian wynikających z omawianego projektu zmieniającego (art. 25b ust. 1 i 2). Aby można było dla implementacji ww. dyrektyw o interoperacyjności kolei wykorzystać ustawę o systemie oceny zgodności przyjęto, że ilekroć jest w niej

mowa o „wyrobie” rozumie się przez to „podsystem”, „wprowadzenie lub wycofanie z obrotu” rozumie się jako „oddanie lub wycofanie z eksploatacji” w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej. Również słowniczek ustawy o transporcie kolejowym należało poszerzyć o nowe pojęcia wynikające z tych dyrektyw.

Generalnie projekt dodaje nowy rozdział 4a pt. „Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej” do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Systemy te, zgodnie z implementowanymi dyrektywami, dzielą się na podsystemy strukturalne i funkcjonalne, w skład których wchodzi składniki interoperacyjności (art. 25a).

Projekt przewiduje, że system kolei dużych prędkości oraz kolei konwencjonalnej uznaje się za interoperacyjny, jeżeli ich podsystemy zostały uznane za zgodne z zasadniczymi wymaganiami dla interoperacyjności kolei (art. 25c).

Oceny zgodności podsystemu strukturalnego i składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) opracowywanych przez Komisję Europejską, w zależności od rodzaju podsystemu, natomiast oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy.

Dokonanie oceny zgodności jest obowiązkowe przed oddaniem podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej.

W projekcie przewidziano, że podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei podsystemy i składniki interoperacyjności są poddawane: certyfikacji przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, badaniom przez notyfikowane laboratorium, sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

Według projektu, pozytywny wynik oceny zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonywanej przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą stanowi podstawę do wydania certyfikatu zgodności podsystemu; natomiast pozytywny wynik oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonywanej przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą stanowi podstawę do wydania certyfikatu zgodności producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, importerowi, inwestorowi, zarządcy infrastruktury lub przewoźnikowi kolejowemu.

Projekt przewiduje, że producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, który poddał podsystem ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei i otrzymał certyfikat zgodności podsystemu, wystawia deklarację weryfikacji zgodności podsystemu; natomiast każdy z ww. podmiotów, który poddał składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei i otrzymał certyfikat zgodności, wystawia deklarację zgodności składnika interoperacyjności. Podmioty te są obowiązane przechowywać dokumentację dotyczącą podsystemów i składników interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności.

Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei w innych krajach niż Rzeczpospolita Polska, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w przepisach ustawy o transporcie kolejowym, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.

Natomiast według projektu, oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu zgodności, została wystawiona odpowiednia deklaracja zgodności, tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania określony jest przez inne przepisy niż dotyczące interoperacyjności kolei, których wymagania spełnia składnik interoperacyjności.

Projekt przewiduje, że podsystem strukturalny może być oddany do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej i transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi, oraz składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

Zgoda lub odmowa na oddanie podsystemu do eksploatacji następuje w drodze decyzji Prezesa UTK, wydawanej na wniosek zainteresowanego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Do wniosku załącza się deklarację weryfikacji zgodności podsystemu, certyfikat zgodności podsystemu i dokumentację przebiegu oceny zgodności. Do sprawdzania warunków oraz dokumentacji Prezes UTK może upoważnić notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

Prezes UTK biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem oddany do eksploatacji w zakresie ww. warunków (art. 25k) i zasadniczych warunków dotyczących eksploatacji i utrzymania podsystemu.

Zgodnie z ww. dyrektywami o interoperacyjności kolei, w projekcie przewidziano (art. 25f) przypadki niestosowania odpowiednich TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności w zakresie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

Okoliczności wystąpienia tych przypadków potwierdza Prezes UTK w drodze decyzji, na wniosek zainteresowanego producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, inwestora, zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego. Do wniosku należy dołączyć dokumenty wskazujące okoliczności wystąpienia danego przypadku i informacje określające TSI, które nie będą stosowane. O zamiarze podjęcia decyzji potwierdzającej okoliczności danego przypadku i o odpowiednich technicznych specyfikacjach interoperacyjności, które nie będą stosowane, Prezes UTK powiadamia Komisję Europejską dołączając projekt decyzji i inne dokumenty. Komisja Europejska wydaje opinię, od której ostatecznie zależy czy i jakie TSI nie będą stosowane.

W projekcie (art. 25g) zobowiązano zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do prowadzenia rejestru zarządzanej przez siebie infrastruktury kolejowej oraz eksploatowanych pojazdów kolejowych, wchodzących w skład transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Rejestry te powinny być corocznie uaktualniane i przekazywane Prezesowi UTK w celu ich publikacji oraz przekazania właściwym organom.

Projekt przewiduje, że autoryzacji dokonuje oraz nadzór nad notyfikowanymi jednostkami certyfikującymi, jednostkami kontrolującymi i laboratoriami sprawuje Prezes UTK. Również Prezes UTK może, w drodze decyzji, ograniczyć zakres autoryzacji lub cofnąć autoryzację w przypadku stwierdzenia naruszenia warunków autoryzacji, niezwłocznie informując ministra właściwego do spraw gospodarki o podjętej decyzji. Prezes UTK jest obowiązany informować Prezesa UOKiK o ograniczeniu lub cofnięciu autoryzacji (art. 25h).

Projekt przewiduje, że Prezes UTK jest zobowiązany do sprawdzania warunków budowy i eksploatacji podsystemów (art. 25k), w tym z odpowiednimi dotyczącymi ich zasadniczymi wymaganiami interoperacyjności kolei. Natomiast decyzja oddania podsystemu do eksploatacji wymagana jest za każdym razem, gdy przewidywane prace modernizacyjne mają wpływ na poziom bezpieczeństwa transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei (art. 25m) może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące, zakazać eksploatacji podsystemu.

W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei (art. 25l), opłaty związane z badaniami ponosi osoba, której wydano decyzję o oddaniu podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji.

Według projektu, Prezes UTK jest uprawniony do kontroli notyfikowanych jednostek certyfikujących, kontrolujących i laboratoriów (art. 25o).

W projekcie przewidziano możliwość wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia określającego zakres informacji umiesz-

czanych i wykreślanych z rejestrów infrastruktury i rejestrów pojazdów kolejowych oraz terminy ich aktualizacji.

W projekcie zobowiązano również ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzeń dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej oraz transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości: wykazu składników interoperacyjności podsystemów, zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei, warunki i tryb procedur dokonywania weryfikacji oceny zgodności podsystemów oraz warunki i tryb dokonywania oceny zgodności i składników interoperacyjności oraz odpowiednich deklaracji (art. 25u).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel wprowadzenia ustawy

Głównym celem nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym jest spełnienie przez Polskę zobowiązań międzynarodowych w zakresie uregulowania interoperacyjności transeuropejskich systemów kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje prawne

Proponowane regulacje prawne dotyczyć będą zarządców interoperacyjnej infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących interoperacyjne pojazdy kolejowe oraz producentów i wykonawców tych budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych.

3. Wyniki przeprowadzonych konsultacji

W trakcie prac nad projektem przeprowadzono konsultacje z Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa, ze spółkami PKP oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego.

Uwzględniono większość zgłoszonych w trakcie konsultacji uwag.

I tak dla przykładu:

- uwzględniono wniosek CNTK i doprowadzono do zgodności z dyrektywą definicję transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej,
- uwzględniono wnioski PKP PLK S.A. dotyczące doprecyzowania zapisów projektu z ustawą o systemie oceny zgodności,
- uwzględniono wniosek CNTK i doprowadzono do zgodności z dyrektywą zapis projektu dotyczący rejestru taboru.

4. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych

Wdrożenie projektu spowoduje konieczność wzmocnienia obsady kadrowej Urzędu Transportu Kolejowego o dodatkowe 20 etatów, tj.: 4 etaty w 2004 r., 12 etatów w 2005 r. i 4 etaty w 2006 r.

Koszt kadrowego wzmocnienia kształtuje się na poziomie 151,2 tys. zł w 2004 r. i 453,6 tys. zł w 2005 r. oraz 151,2 tys. zł w roku 2006 r. (łącznie 756 tys. zł z budżetu państwa).

Wydatki pozapłacowe przewidziane na lata 2004-2005, związane głównie z wykonywaniem badań laboratoryjnych oraz kontroli spełniania warunków interoperacyjności, a także pozyskiwaniem i wymianą informacji oraz prowadzeniem szkoleń, kształtują się odpowiednio: – w roku 2004 – 1 235 tys. zł, a w 2005 r. – 1 730 tys. zł.

Koszty wzmocnienia obsady kadrowej UTK związane są z wdrożeniem dyrektyw o interoperacyjności kolei, a nie z wdrożeniem systemu nadzoru rynku – z ustawy o systemie oceny zgodności.

Natomiast koszty pozapłacowe w roku 2004 są oszacowane przy założeniu, że będą pokryte ze środków przewidzianych w budżecie na działalność UTK oraz z rezerwy celowej na wdrożenie systemu nadzoru rynku – z ustawy o systemie oceny zgodności.

Wpływów z opłat za czynności Prezesa UTK w 2004 r. nie przewiduje się. W kolejnych latach przyjmuje się, że wpływy będą nieregularne, gdyż związane są z trudnym do przewidzenia zainteresowaniem podmiotów gospodarczych do akredytowania się w zakresie interoperacyjności kolei oraz stopniowym wprowadzaniem technicznych specyfikacji.

Skutki ekonomiczne dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych związane z dostosowaniem kolei w Polsce do interoperacyjności są szacowane na kwotę 25 mld zł w ciągu 10 lat.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na rynek pracy.

c) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Przewiduje się wpływ projektowanej ustawy na konkurencyjność wewnętrzną gospodarki poprzez poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu samochodowego. W zakresie konkurencyjności zewnętrznej gospodarki – przewiduje się zwiększenie zagrożenia PKP Cargo S.A. konkurencją przewoźników z innych krajów UE, w zakresie przewozów towarowych.

d) sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na sytuację i rozwój regionalny.

5. Korzyści społeczne

Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości w tej postaci, że polskie koleje wejdą w skład systemu kolei europejskich i będą podlegać eksploatacyjnemu ujednoczeniu przekraczającemu dzisiejsze standardy z pozytywnym skutkiem dla jakości oferty transportu kolejowego.

UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym ma na celu dodanie do przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. – o transporcie kolejowym - nowego rozdziału 4a regulującego zagadnienia i procedury pozwalające na zapewnienie transoperacyjności polskich linii kolejowych. Postanowienia projektu wdrażają do polskiego porządku prawnego postanowienia następujących aktów prawa pochodnego Unii Europejskiej:

- Dyrektywy Rady Nr 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. WE Nr L235, 17.09.1996),
- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. WE Nr L110, 20.04.2001).

Projektowana regulacja w sposób kompleksowy reguluje zagadnienia związane z dopuszczeniem do obrotu i użytkowania podsystemów i składników interoperacyjności oraz procedury oceny zgodności elementów transeuropejskiej interoperacyjnej sieci kolejowej. Postanowienia projektu implementują przepisy dyrektyw wspólnotowych w zakresie niezbędnych definicji (m.in. pojęcie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), składnika interoperacyjności, podsystemu, oddania do eksploatacji) oraz procedury oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności. W możliwym do zastosowania zakresie (m.in. kontrola rynku, procedury oceny zgodności podsystemów oraz składników interoperacyjności) oraz z uwzględnieniem specyfiki dyrektyw dotyczących interoperacyjności systemów kolei, projektowana regulacja przewiduje odpowiednie stosowanie przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. Nr 166, poz. 1360, ze zmianami). Zastosowane rozwiązanie legislacyjne usuwa konieczność powtórzenia w projektowanej ustawie przepisów funkcjonujących już w polskim prawie na mocy ustawy o systemie oceny zgodności. Postanowienia art. 25f projektu określają katalog możliwych do przyznania wyłączeń od obowiązku stosowania odpowiednich TSI, transponując w tym zakresie przepisy art. 7 dyrektywy nr 96/48/WE oraz dyrektywy nr 2001/16/WE. Przepisy projektowanej ustawy przewidują również wdrożenie szczegółowych przepisów wynikających z postanowień dyrektyw wspólnotowych w drodze wydania aktów wykonawczych do projektowanej ustawy na podstawie delegacji określonych w art. 25t i 25u projektu ustawy.

Analiza projektowanej regulacji pozwala stwierdzić, iż projekt dokonuje poprawnej transpozycji postanowień dyrektyw wspólnotowych w zakresie interoperacyjności europejskich systemów kolei konwencjonalnej oraz kolei szybkich prędkości.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

MINISTER

Prof. dr hab. Danuta Hübner

Min. DFI- *D.H.* /04/DPE/pwr

Warszawa, *23.04.04*

**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

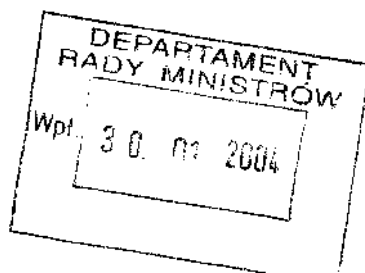
W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (pismo nr RM-10-13-04) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

I. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym ma na celu dodanie do przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. – o transporcie kolejowym - nowego rozdziału 4a regulującego zagadnienia i procedury pozwalające na zapewnienie transoperacyjności polskich linii kolejowych. Postanowienia projektu wdrażają do polskiego porządku prawnego postanowienia następujących aktów prawa pochodnego Unii Europejskiej:

- Dyrektywy Rady Nr 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. WE Nr L235, 17.09.1996),
- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. WE Nr L110, 20.04.2001).

30.04.04

35



II. Projektowana regulacja w sposób kompleksowy reguluje zagadnienia związane z dopuszczeniem do obrotu i użytkowania podsystemów i składników interoperacyjności oraz procedury oceny zgodności elementów transeuropejskiej interoperacyjnej sieci kolejowej. Postanowienia projektu definiują konieczne pojęcia (m.in. pojęcie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), składnika interoperacyjności, podsystemu, oddania do eksploatacji) oraz zawierają przepisy merytoryczne określające procedurę oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności zgodnie z postanowieniami dyrektywy 96/48/WE oraz dyrektywy nr 2001/16/WE. Projektowana regulacja przewiduje również odpowiednie stosowanie przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. Nr 166, poz. 1360, ze zmianami) do procedur oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności oraz kontroli w zakresie spełniania wymagań zasadniczych (art. 25b projektu). Postanowienia art. 25f projektu określają katalog możliwych do przyznania wyłączeń od obowiązku stosowania odpowiednich TSI, transponując w tym zakresie przepisy art. 7 dyrektywy nr 96/48/WE oraz dyrektywy nr 2001/16/WE. Przepisy projektowanej ustawy przewidują również wdrożenie szczegółowych przepisów wynikających z postanowień dyrektyw wspólnotowych w drodze wydania aktów wykonawczych do projektowanej ustawy na podstawie delegacji określonych w art. 25t i 25u projektu ustawy.

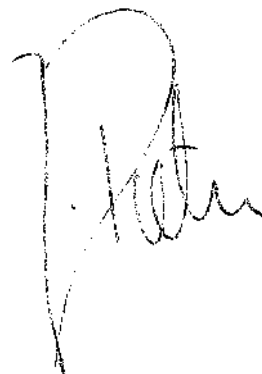
III. Analiza projektowanej ustawy pozwala stwierdzić, iż projekt, co do zasady, dokonuje poprawnej transpozycji postanowień dyrektywy nr 96/48/WE oraz dyrektywy nr 2001/16/WE do polskiego porządku prawnego. Należy jednak stwierdzić, że w zakresie przepisów projektu przewidujących wykonywanie przez jeden podmiot (Prezesa UTK) funkcji kontrolnych i nadzorczych wraz z kompetencjami w zakresie autoryzacji zainteresowanych jednostek certyfikujących, projekt zawiera postanowienia powodujące wątpliwość co do pełnej zgodności z prawem Unii Europejskiej. W celu wyjaśnienia powstałych wątpliwości Ministerstwo Infrastruktury zobowiązało się do przeprowadzenia konsultacji z Komisją Europejską w kwestii zgodności z prawem wspólnotowym zaproponowanego rozwiązania. W związku z powyższym ostateczne zaakceptowanie odpowiednich przepisów projektu uzależnione jest od pozytywnego stanowiska Komisji Europejskiej w tym zakresie.

IV. Jednocześnie pragnę stwierdzić, iż wydanie ostatecznej opinii o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej uzależnione jest od analizy brzmienia aktów wykonawczych do projektowanej ustawy.

W konkluzji pragnę stwierdzić, iż projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, pod warunkiem potwierdzenia przez Komisję Europejską rozwiązań dotyczących realizacji funkcji kontrolnych i nadzorczych oraz akredytacyjnych w ramach jednego organu.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:
Pan
Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury



**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wykazu składników interoperacyjności podsystemów, zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości²⁾

Na podstawie art. 25u ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz z 2004 r. Nr..., poz...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 4 pkt. 27 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

§ 2. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz składników interoperacyjności podsystemów;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu;
- 4) procedury oceny zgodności składników interoperacyjności oraz treść deklaracji zgodności składnika interoperacyjności.

§ 3. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) „parametry podstawowe” – prawne, techniczne bądź eksploatacyjne warunki o znaczeniu konstytutywnym dla interoperacyjności kolei w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości;
- 2) „ERTMS/ETCS” – urządzenia przeznaczone do sterowania ruchem pociągów, zbudowane i eksploatowane w ramach Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 20003 r. Nr 19, poz. 165 , Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz. 2322).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają częściowo postanowienia dyrektywy Rady 96/48/EC z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. WE Nr 235, z 17.09.1996).

- 3) „ERTMS/GSM-R” – urządzenia przeznaczone do łączności radiowej pracowników prowadzących ruch kolejowy z obsługą pociągów, zbudowane i eksploatowane w ramach Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym;

Rozdział 2

Wykaz składników interoperacyjności podsystemów

§ 4. Transeuropejski system kolei dużych prędkości jest podzielony na podsystemy, o których mowa w art.25a ust.1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

§ 5. 1. Podsystem „infrastruktura” obejmuje urządzenia:

- 1) ograniczające ruch taboru do właściwego toru wraz z urządzeniami bezpieczeństwa,
- 2) umożliwiające wsiadanie i wysiadanie pasażerów z pociągów zatrzymujących się na stacjach.

2. Podsystem „infrastruktura” obejmuje linie kolejowe, w tym:

- 1) rozjazdy kolejowe i skrzyżowania torów kolejowych;
- 2) obiekty inżynieryjne, w tym mosty, wiadukty, przepusty i tunele;
- 3) urządzenia służące do ochrony i zabezpieczenia infrastruktury;

oraz infrastrukturę na stacjach kolejowych, a w szczególności perony oraz obszary i strefy dostępu do pociągów.

3. W podsystemie „infrastruktura” wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- 1) szyny;
- 2) systemy przytwierdzeń szyn;
- 3) podkłady i podrozdne;
- 4) rozjazdy kolejowe i skrzyżowania torów kolejowych.

§ 6. 1. Podsystem „energia” obejmuje urządzenia zapewniające zasilanie pociągów z sieci dystrybucyjnej przedsiębiorstw energetycznych.

2. Podsystem „energia” obejmuje:

- 1) podstacje trakcyjne;
- 2) kabiny sekcyjne;
- 3) górne sieci jezdne, w tym ręcznie lub zdalnie sterowane łączniki, oraz kable i linie napowietrzne zasilaczy;
- 4) sieć powrotną, w tym szyny oraz kable powrotne;
- 5) pantografy.

3. W podsystemie „energia” wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- 1) górną sieć jezdnią,
- 2) pantografy,
- 3) nakładki stykowe.

§ 7. 1. Podsystem „sterowanie” jest zestawem funkcji oraz ich implementacji, które umożliwiają bezpieczne i zgodne z założeniami prowadzenie ruchu kolejowego.

2. Podsystem „sterowanie” obejmuje:

- 1) składniki pokładowe - umieszczone w taborze;
 - 2) składniki przytorowe - umieszczone na lub przy liniach kolejowych.
3. W podsystemie „sterowanie” wyróżnia się następujące pokładowe składniki interoperacyjności:

- 1) pokładowe wyposażenie ERTMS/ETCS;
- 2) pokładowe platformy sprzętowo-programowe;
- 3) rejestratory;
- 4) odometry;
- 5) zewnętrzne specyficzne moduły transmisyjne (STM);
- 6) pokładowe wyposażenie ERTMS/GSM-R.

4. W podsystemie „sterowanie” wyróżnia się następujące przytorowe składniki interoperacyjności:

- 1) przytorowe urządzenia ERTMS/ETCS;
- 2) eurobalisy;
- 3) europętli;
- 4) kodery do eurobalis;
- 5) kodery do europętli;
- 6) przytorowe platformy sprzętowo-programowe.

§ 8. 1. Podsystem „tabor” realizuje następujące funkcje:

- 1) przewóz i ochronę pasażerów i obsługi pociągu;
- 2) rozruch, utrzymywanie prędkości, hamowanie i zatrzymanie;
- 3) przekazywanie informacji maszyniście pociągu, zapewnienie widoczności w kierunku do przodu oraz zapewnienie poprawnego sterowania;
- 4) utrzymanie i prowadzenie pociągu na torze;
- 5) sygnalizację zbliżania się pociągu pracownikom kolejowym i osobom trzecim;
- 6) bezpieczne działanie nawet w szczególnych sytuacjach;
- 7) zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony środowiska naturalnego.

2. W podsystemie „tabor” wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- 1) sprzęgi na końcach składów pociągów;
- 2) koła;
- 3) interfejsy z podsystemem utrzymania;
- 4) oświetlenie i urządzenia ostrzegania na końcach składu pociągu;
- 5) szyby czołowe w kabinach maszynistów.

§ 9. 1. Podsystem „utrzymanie” obejmuje czynności utrzymania lub monitorowania stosowane w celu spełnienia wymagań interoperacyjności. Ustalenia dotyczące utrzymania związane z innymi podsystemami są określone w wymaganiach dla tych podsystemów.

2. Podsystem „utrzymanie” obejmuje urządzenia, które są wymagane do:

- 1) sprzętania składów pociągów;
- 2) obsługi toalet w układzie zamkniętym;

3) uzupełniania zapasów wody i piasku.

3. W podsystemie „utrzymanie” wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

1) w zakresie systemów opróżniania toalet: elementy przyłączeniowe;

2) w zakresie wyposażenia do czyszczenia wnętrza składów pociągów: gniazda elektryczne;

3) w zakresie urządzeń do uzupełniania zapasów wody i piasku: elementy przyłączeniowe do napełniania wodą (wloty).

§ 10. 1. Podsystem „ruch kolejowy” składa się z elementów pozwalających na wprowadzenie i uzyskanie funkcjonalności systemu kolei dużych prędkości w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego, uwzględniających zdefiniowane elementy techniczne i funkcjonalne innych podsystemów.

2. Podsystem „ruch kolejowy” obejmuje:

1) procedury;

2) dokumentację;

3) kwalifikacje personelu;

4) komunikowanie się;

5) monitorowanie systemu.

3. W podsystemie „ruch kolejowy” nie określa się składników interoperacyjności.

Rozdział 3

Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei

§ 11. Transeuropejski system kolei dużych prędkości, jego podsystemy i składniki interoperacyjności powinny spełniać zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, o których mowa w § 12 – 16.

§ 12. 1. Projektowanie, konstrukcja lub montaż, utrzymanie i monitorowanie składników istotnych dla bezpieczeństwa, a zwłaszcza składników związanych z ruchem pociągu, powinny zapewniać bezpieczeństwo.

2. Parametry związane z kontaktem „koło-szyba” powinny spełniać wymagania dotyczące stabilności niezbędne do zapewnienia bezpiecznego ruchu pociągów z maksymalną dozwoloną prędkością.

3. Zastosowane składniki powinny wytrzymać wszelkie normalne i wyjątkowe obciążenia, jakie mogą wystąpić w okresie ich eksploatacji. Należy ograniczyć następstwa przypadkowych awarii, jeśli mają wpływ na poziom bezpieczeństwa.

4. Konstrukcja budowli i urządzeń wchodzących w skład linii kolejowych i taboru oraz dobór wykorzystywanych materiałów powinny uwzględniać ograniczanie powstawania i rozprzestrzeniania się ognia i dymu oraz ich skutków w razie pożaru.

5. Urządzenia przeznaczone do obsługiwanego przez personel kolejowy lub przez pasażerów powinny być zaprojektowane tak, by nie zmniejszać poziomu bezpieczeństwa w razie ich użycia w sposób niezgodny z załączonymi instrukcjami obsługi.

§ 13. Monitorowanie i utrzymanie składników stacjonarnych lub ruchomych, związanych z ruchem pociągów, powinno być zorganizowane, określone ilościowo i wykonywane w taki sposób, aby utrzymać te składniki w stanie zdolnym do eksploatacji w zakładanych warunkach.

§ 14. 1. W taborze i infrastrukturze kolejowej nie wolno stosować materiałów mogących, ze względu na sposób ich użycia, stanowić zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp.

2. Materiały, o których mowa w ust. 1, powinny być wybierane, rozmieszczane i wykorzystywane w taki sposób, który ograniczy emisję szkodliwych i niebezpiecznych oparów lub gazów, zwłaszcza w razie pożaru.

§ 15. 1. Następstwa dla środowiska naturalnego wynikające z eksploatacji systemu kolei dużych prędkości należy ocenić i uwzględnić na etapie projektowania systemu.

2. Materiały używane w taborze i infrastrukturze kolejowej powinny zapobiegać emisji oparów lub gazów szkodliwych i niebezpiecznych dla środowiska, zwłaszcza w razie pożaru.

3. Pojazdy trakcyjne i urządzenia wchodzące w skład podsystemu „energia” powinny być zaprojektowane i wyprodukowane w taki sposób, by spełniać warunki kompatybilności elektromagnetycznej z urządzeniami, instalacjami oraz publicznymi lub prywatnymi sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać.

§ 16. 1. Charakterystyki techniczne urządzeń stacjonarnych infrastruktury kolejowej powinny być kompatybilne ze sobą oraz z charakterystykami taboru używanego w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości.

2. Jeżeli dostosowanie do charakterystyk, o których mowa w ust. 1, okaże się trudne do osiągnięcia na pewnych odcinkach linii dużych prędkości, dopuszcza się stosowanie rozwiązań tymczasowych, umożliwiających osiągnięcie kompatybilności w przyszłości.

§ 17. 1. Oprócz ogólnych zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei, o których mowa w § 12–16, podsystemy powinny spełniać zasadnicze wymagania, które są określone dla poszczególnych podsystemów w § 18 - 29.

2. Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów „środowisko” i „użytkownicy” zawarte są w wymaganiach ustalonych dla pozostałych podsystemów.

§ 18. Określa się następujące zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemu „infrastruktura” w zakresie bezpieczeństwa:

- 1) należy uniemożliwić dostęp lub niepożądane wtargnięcie do obiektów i urządzeń;
- 2) należy ograniczyć niebezpieczeństwo, na jakie narażeni są pasażerowie na stacjach, przez które przejeżdżają pociągi dużej prędkości;
- 3) infrastruktura, do której pasażerowie mają dostęp, musi być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, żeby ograniczyć zagrożenia dla zdrowia ludzkiego;

§ 19. Funkcjonowanie obiektów, budowli i urządzeń wchodzących w skład podsystemu „energia” nie może wpływać na poziom bezpieczeństwa pociągów dużych prędkości ani osób (pasażerów, personelu obsługi, mieszkańców terenów w pobliżu linii dużych prędkości i osób trzecich).

§ 20. Wpływ funkcjonowania budowli i urządzeń wchodzących w skład podsystemu „energia” na środowisko naturalne nie może przekraczać granic określonych odrębnymi przepisami.

§ 21. Budowle i urządzenia wchodzące w skład podsystemu „energia” powinny:

- 1) umożliwiać pociągom osiągnięcie parametrów pracy na poziomie określonym w TSI;
- 2) być kompatybilne z urządzeniami do odbioru prądu zamontowanymi na taborze.

§ 22. 1. Urządzenia podsystemu „sterowanie” oraz procedury związane z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny umożliwiać pociągom jazdę przy ustalonym poziomie bezpieczeństwa.

2. Nowa infrastruktura kolejowa i nowy tabor przeznaczony do eksploatacji na liniach dużych prędkości zaprojektowane i wyprodukowane lub wybudowane po przyjęciu ujednoliconego podsystemu „sterowanie”, powinny być dostosowane do wymagań tego systemu. Elementy podsystemu „sterowanie” zainstalowane w kabinie maszynisty tego taboru powinny umożliwiać normalną obsługę, w określonych warunkach, w całym transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości.

§ 23. W zakresie bezpieczeństwa podsystem „tabor” musi spełniać następujące zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei:

- 1) konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, żeby chronić pasażerów oraz przedziały pasażerskie i obsługi w czasie kolizji lub wykolejenia;
- 2) wyposażenie elektryczne nie może ujemnie wpływać na poziom bezpieczeństwa i funkcjonowanie urządzeń podsystemu „sterowanie”;
- 3) techniki hamowania oraz siły oddziaływań koło-szyna powinny być zgodne z konstrukcją torów, obiektów inżynierskich oraz systemami sterowania;
- 4) należy ograniczyć dostęp osób do elementów i urządzeń pod napięciem w celu uniknięcia narażenia na niebezpieczeństwo porażenia prądem elektrycznym;
- 5) w razie zagrożenia właściwe urządzenia powinny umożliwić pasażerom powiadomienie o jego wystąpieniu maszynistę i personel pokładowy;
- 6) drzwi wejściowe powinny być wyposażone w system otwierania i zamykania, zapewniający bezpieczeństwo pasażerom;
- 7) należy zapewnić i oznakować wyjścia awaryjne;
- 8) należy uwzględnić szczególne warunki bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach;
- 9) tabor powinien być wyposażony w system oświetlenia awaryjnego o wystarczającym natężeniu oświetlenia i czasie działania;
- 10) wagony pasażerskie powinny być zaopatrzone w wewnętrzny system nagłaśniający do komunikowania się obsługi pociągu i obsługi zewnętrznej z pasażerami.

§ 24. W podsystemie „tabor” konstrukcja istotnych elementów wyposażenia, w tym układów jezdnych, napędowych i hamowania, jak również system kontroli i sterowania powinny w sytuacjach awaryjnych umożliwiać kontynuowanie jazdy pociągu bez negatywnych skutków dla wyposażenia pozostającego w eksploatacji.

§ 25. 1. Wyposażenie elektryczne podsystemu „tabor” powinno być zgodne z urządzeniami podsystemu „sterowanie”.

2. Charakterystyki urządzeń do odbioru prądu powinny umożliwiać pojazdom trakcyjnym jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną stosowanych na liniach kolejowych, na których przewiduje się jego eksploatację.

3. Charakterystyka taboru powinna umożliwiać mu jazdę na każdej linii dużych prędkości, na której przewiduje się jego eksploatację.

§ 26. Urządzenia techniczne i procedury utrzymania nie mogą stanowić zagrożenia dla zdrowia ludzkiego.

§ 27. Urządzenia techniczne i procedury utrzymania nie mogą przekraczać dopuszczalnych poziomów uciążliwości dla otaczającego środowiska.

§ 28. Urządzenia podsystemu „utrzymanie” powinny umożliwiać bezpieczną, niezagrażającą zdrowiu i wygodną eksploatację, prowadzoną w taborze, do którego zostały zaprojektowane.

§ 29. 1. W podsystemie „ruch kolejowy” zasady funkcjonowania transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz kwalifikacje maszynistów i obsługi pociągów powinny zapewniać bezpieczeństwo.

2. Eksploatacja, utrzymanie, szkolenie i kwalifikacje pracowników utrzymania oraz systemu zapewniania jakości powinny zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa, niezawodności i dyspozycyjności.

§ 30. Funkcjonowanie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości nie powinno prowadzić do przekroczenia dopuszczalnych limitów hałasu.

§ 31. Funkcjonowanie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości nie powinno powodować drgań o takim poziomie, który jest nieakceptowany dla środowiska i działalności w bezpośrednim otoczeniu infrastruktury kolejowej w normalnych warunkach jej utrzymania.

§ 32. Wyróżnia się następujące parametry podstawowe:

- 1) minimalna skrajnia budowli;
- 2) minimalny promień łuku;
- 3) szerokość toru;
- 4) maksymalne obciążenie toru;
- 5) minimalna długość peronu;
- 6) wysokość peronu;
- 7) napięcie systemu zasilania trakcyjnego;
- 8) geometria sieci jezdnej;
- 9) charakterystyka Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS);
- 10) nacisk na oś;
- 11) maksymalna długość pociągu;
- 12) skrajnia taboru;
- 13) minimalne charakterystyki hamowania;
- 14) graniczne charakterystyki elektryczne taboru;
- 15) graniczne charakterystyki mechaniczne taboru;
- 16) charakterystyka eksploatacyjna związana z bezpieczeństwem pociągu;
- 17) graniczne charakterystyki związane z hałasem emitowanym na zewnątrz;
- 18) graniczne charakterystyki związane z drganiami zewnętrznymi;
- 19) graniczne charakterystyki związane z zewnętrznymi zakłóceniami elektromagnetycznymi;
- 20) graniczne charakterystyki związane z hałasem wewnętrznym;
- 21) graniczne charakterystyki związane z klimatyzacją;
- 22) wymagania dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych.

§ 33. Podsystem „infrastruktura” oraz składniki interoperacyjności tego podsystemu wymienione w § 5 ust. 3 powinny spełniać wymagania TSI zawartych w Decyzji Komisji 2002/732/WE z dnia 30 maja 2002 r.

§ 34. Podsystem „energia” oraz składniki interoperacyjności tego podsystemu wymienione w § 6 ust. 3 powinny spełniać wymagania TSI zawartych w Decyzji Komisji 2002/733/WE z dnia 30 maja 2002 r.

§ 35. Podsystem „sterowanie” oraz składniki interoperacyjności tego podsystemu wymienione w § 7 ust. 3 i 4 powinny spełniać wymagania TSI zawartych w Decyzji Komisji 2002/731/WE z dnia 30 maja 2002 r.

§ 36. Podsystem „tabor” oraz składniki interoperacyjności tego podsystemu wymienione w § 8 ust. 2 powinny spełniać wymagania TSI zawartych w Decyzji Komisji 2002/735/WE z dnia 30 maja 2002 r.

§ 37. Podsystem „utrzymanie” oraz składniki interoperacyjności tego podsystemu wymienione w § 9 ust. 3 powinny spełniać wymagania TSI zawartych w Decyzji Komisji 2002/730/WE z dnia 30 maja 2002 r.

§ 38. Podsystem „ruch kolejowy” powinien spełniać wymagania TSI zawartych w Decyzji Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r.

Rozdział 4

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

§ 39. Ocenie zgodności podlegają podsystemy oraz ich składniki interoperacyjności.

§ 40. 1. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w ogólnym zakresie inżynierii lądowej i wodnej podlegają następujące charakterystyki:

- 1) przechyłka toru;
- 2) promień łuku;
- 3) pionowy i poziomy promień łuku torów postojowych;
- 4) pochylenie niwelety toru;
- 5) odległość między osiami torów;
- 6) istnienie przestrzeni ewakuacyjnej;
- 7) ochrona środowiska;
- 8) ograniczenie dostępu i ochrona przed wtargnięciami osób nieuprawnionych;
- 9) skutki wiatrów bocznych;
- 10) rejestry infrastruktury.

2. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w zakresie inżynierii lądowej i wodnej odnoszącym się do stacji pasażerskich podlegają następujące charakterystyki:

- 1) wysokość peronu;
- 2) długość peronu;
- 3) ochrona przed porażeniem prądem elektrycznym;
- 4) dostępność dla pasażerów niepełnosprawnych;
- 5) ochrona pasażerów przed oddziaływaniem przejeżdżających pociągów.

3. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w zakresie stacji podziemnych podlegają następujące charakterystyki:

- 1) przestrzeń do wyrównywania ciśnień powietrza, ochrona pasażerów na stacji przed oddziaływaniem przejeżdżających pociągów;
 - 2) ochrona przed porażeniem prądem elektrycznym;
 - 3) minimalny promień łuków torów postojowych i łuków odwrotnych;
 - 4) ochrona przeciwpożarowa;
 - 5) skrajnia budowli;
 - 6) skrajnia w obszarze pantografu.
4. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w zakresie konstrukcji mostów kolejowych i wiaduktów podlegają następujące charakterystyki:
- 1) nacisk pionowy: diagram obciążenia statycznego – obliczenia konstrukcyjne;
 - 2) siły pionowe: obliczenia dynamiczne;
 - 3) poprzeczny nacisk poziomy: diagram obciążenia – obliczenia konstrukcyjne;
 - 4) obciążenie podłużne: diagram obciążenia – obliczenia konstrukcyjne;
 - 5) istnienie przestrzeni ewakuacyjnej;
 - 6) badania przed oddaniem do eksploatacji.
5. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w zakresie konstrukcji wiaduktów drogowych podlegają następujące charakterystyki:
- 1) skrajnia budowli;
 - 2) skrajnia w obszarze pantografu;
 - 3) skutki działania sił aerodynamicznych – obliczenia konstrukcyjne.
6. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w zakresie tuneli podlegają następujące charakterystyki:
- 1) obliczenia przestrzeni do wyrównywania ciśnień powietrza;
 - 2) skrajnia budowli;
 - 3) skrajnia w obszarze pantografu;
 - 4) istnienie przestrzeni ewakuacyjnej;
 - 5) zasady bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach.
7. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w zakresie toru kolejowego podlegają następujące charakterystyki:
- 1) szerokość torów: teoretyczna wartość odniesienia;
 - 2) ekwiwalentna stożkowatość: obliczenia ekwiwalentnej stożkowatości;
 - 3) pochylenie poprzeczne : wartość przyjęta;
 - 4) wytrzymałość toru na obciążenie pionowe;
 - 5) wytrzymałość toru na obciążenie poprzeczne;
 - 6) wytrzymałość toru na siły hamowania;
 - 7) sztywność dynamiczna toru;
 - 8) zachowanie nawierzchni kolejowej w trakcie eksploatacji.
8. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w zakresie rozjazdów kolejowych i skrzyżowań torów kolejowych podlegają następujące charakterystyki:

- 1) warunki funkcjonalne: krzyżownice z ruchomym dziobem);
- 2) warunki funkcjonalne: niedobór przechyłki w torze zwrotnym;
- 3) warunki funkcjonalne: wymiary funkcjonalne;
- 4) warunki funkcjonalne: zamknięcia nastawcze;
- 5) warunki mechaniczne: profil szyny w zwrotnicy.

9. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w zakresie torów kolejowych oraz rozjazdów kolejowych i skrzyżowań torów kolejowych podlegają następujące charakterystyki:

- 1) plan utrzymania: ustalanie standardów geometrii torów;
- 2) plan utrzymania: opis systemów pomiaru geometrii torów;
- 3) plan utrzymania: ustalanie cykli czasowych i pomiarów geometrii torów;
- 4) plan utrzymania: ustalanie cykli czasowych kontroli torów oraz rozjazdów i skrzyżowań;
- 5) plan konserwacji: ustalanie cykli czasowych kontroli szyn;
- 6) plan konserwacji: opis urządzeń służących do kontroli szyn;
- 7) badania przed oddaniem do eksploatacji.

10. Ocenie zgodności podsystemu „infrastruktura” w zakresie pozostałego wyposażenia podlegają następujące charakterystyki:

- 1) skrajnia budowli;
- 2) skrajnia w obszarze pantografu;
- 3) obliczanie skutków działania sił aerodynamicznych;
- 4) zgodność instalacji przytorowych z taborem interoperacyjnym .

§ 41. 1. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności „szyny” podsystemu „infrastruktura” podlegają następujące charakterystyki:

- 1) typ i tolerancje wymiarowe;
- 2) twardość.

2. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności „systemy przytwierdzeń szyn” podsystemu „infrastruktura” podlegają następujące charakterystyki:

- 1) odporność na przesunięcie podłużne;
- 2) efekt obciążeń powtarzalnych;
- 3) sztywność przekładki podszynowej;
- 4) rezystancja elektryczna;
- 5) sztywność pionowa systemu przytwierdzenia w torze bezpodsyPKowym;
- 6) zachowanie systemu przytwierdzeń w eksploatacji.

3. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności „podkłady i podrozdżazdnice” podsystemu „infrastruktura” podlegają masa i wymiary.

4. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności „rozjazdy i skrzyżowania” podsystemu „infrastruktura” podlegają następujące charakterystyki:

- 1) profil szyny w zwrotnicy;
- 2) wymiary funkcjonalne w projektach rozjazdów i skrzyżowań;

- 3) krzyżownice z ruchomymi dziobami;
- 4) niedobór przechyłki w torze zwrotnym;
- 5) szerokość toru w rozjazdach i skrzyżowaniach;
- 6) nachylenie toków szynowych w rozjazdach i skrzyżowaniach.

§ 42. Ocenie zgodności podsystemu „energia” podlegają następujące charakterystyki:

- 1) geometria sieci jezdnej;
- 2) ochrona przeciwporażeniowa, uziemienie, połączenia ochronne;
- 3) pochylenie podłużne przewodu jezdnego;
- 4) skrajnia dynamiczna;
- 5) sekcja separacji faz w systemach prądu przemiennego;
- 6) sekcja separacji różnych systemów zasilania trakcyjnego;
- 7) jakość odbioru prądu;
- 8) przestrzeń na uniesienie przewodów jezdnych;
- 9) poziom napięcia zasilającego i jego częstotliwość;
- 10) średnia użyteczna wartość napięcia w zasilanym obszarze;
- 11) kategoria linii kolejowej ze względu na zasilanie elektrotrakcyjne
- 12) zabezpieczenie przeciwporażeniowe;
- 13) zabezpieczenie elektryczne (koordynacja z podsystemem „tabor”);
- 14) hamowanie odzyskowe;
- 15) zasady utrzymania;
- 16) odłączenie zasilania energią elektryczną w razie zagrożenia;
- 17) ciągłość zasilania energią elektryczną.

§ 43. 1. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności „górna sieć jezdna” podsystemu „energia” podlegają następujące charakterystyki:

- 1) geometria w systemie zasilania prądem przemiennym;
- 2) geometria w systemie zasilania prądem stałym;
- 3) ocena ogólna projektu;
- 4) parametry podstawowe;
- 5) obciążalność prądowa;
- 6) prędkość rozchodzenia się fali;
- 7) elastyczność i współczynnik nierównomierności elastyczności;
- 8) średnia siła stykowa;
- 9) dopuszczalny prąd podczas postoju pociągu;
- 10) zasady utrzymania.

2. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności „pantograf” podsystemu „energia” podlegają następujące charakterystyki:

- 1) ocena ogólna projektu;
- 2) geometria ślizgacza;

- 3) obciążalność prądowa;
- 4) konstrukcja izolacji;
- 5) zakres roboczy;
- 6) średnia siła stykowa i parametry współpracy z górną siecią jezdnią;
- 7) inne warunki dotyczące siły stykowej;
- 8) urządzenia automatycznego opuszczania;
- 9) dopuszczalny prąd podczas postoju pociągu.

3. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności „nakładka stykowa” podsystemu „energia” podlegają następujące charakterystyki:

- 1) długość nakładki stykowej;
- 2) materiał;
- 3) obciążalność prądowa;
- 4) dopuszczalny prąd podczas postoju pociągu;
- 5) wykrywanie uszkodzenia nakładki stykowej.

§ 44. Ocenie zgodności podsystemu „sterowanie” podlegają:

- 1) pokładowa konfiguracja systemu kontroli prowadzenia pociągów obejmująca urządzenia klasy A (ERTMS/ETCS) oraz urządzenia kontroli prowadzenia klasy B o których mowa w decyzji powołanej w § 35;
- 2) przytorowa konfiguracja systemu kontroli prowadzenia pociągów obejmująca urządzenia klasy A (ERTMS/ETCS) oraz urządzenia kontroli prowadzenia klasy B;
- 3) pokładowa konfiguracja systemu radiołączności pociągowej obejmująca urządzenia klasy A (ERTMS/GSM-R) oraz urządzenia radiołączności klasy B;
- 4) przytorowa konfiguracja systemu radiołączności pociągowej obejmująca urządzenia klasy A (ERTMS/GSM-R) oraz urządzenia radiołączności klasy B.

§ 45. Ocenie zgodności składników interoperacyjności podsystemu „sterowanie” poza składnikami interoperacyjności podlegają następujące grupy składników interoperacyjności:

- 1) pokładowa platforma sprzętowo-programowa, pokładowe wyposażenie ERTMS/ETCS, rejestrator, odometr;
- 2) przytorowa platforma sprzętowo-programowa, koder do eurobalis, eurobalisa;
- 3) przytorowa platforma sprzętowo-programowa, koder do europętli, europętla;
- 4) inne grupy, jeśli zajdzie taka konieczność.

§ 46. 1. Ocenie zgodności podsystemu „tabor” podlegają następujące charakterystyki:

- 1) największe siły działające na tor:
 - a) nacisk dynamiczny;
 - b) siły poprzeczne wywierane na tor;
 - c) siły wzdłużne wywierane na tor;
- 2) nacisk statyczny osi;
- 3) maksymalna długość pociągu;
- 4) skrajnia kinematyczna taboru;
- 5) graniczne charakterystyki hamowania:

- a) niezawodność i bezpieczeństwo działania;
- b) minimalne opóźnienie;
- c) maksymalna droga hamowania;
- 6) elektryczne charakterystyki graniczne:
 - a) zmiany napięcia i częstotliwości zasilania energią elektryczną;
 - b) największe zapotrzebowanie mocy;
 - c) współczynnik mocy;
 - d) generowane przebiegi krótkotrwałe;
- 7) wytrzymałość:
 - a) wytrzymałość statyczna (pionowa i wzdłużna);
 - b) bezpieczeństwo zderzeniowe;
- 8) charakterystyki graniczne dotyczące hałasu emitowanego na zewnątrz;
- 9) zakłócenia:
 - a) zakłócenia systemu sterowania;
 - b) zakłócenia częstotliwości radiowych;
 - c) odporność elektromagnetyczna;
- 10) charakterystyki graniczne dotyczące hałasu w kabinie maszynisty;
- 11) charakterystyki graniczne dotyczące klimatyzacji;
- 12) charakterystyki dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych;
- 13) największe zmiany ciśnienia w tunelach;
- 14) rozruch, praca, zatrzymywanie na największych pochyleniach.

2. Ocenie zgodności podsystemu „tabor” podlegają:

- 1) projektowanie konfiguracji pociągu;
- 2) urządzenie do kontroli stanu czujności maszynisty;
- 3) system zasilania trakcyjnego:
 - a) największa moc pobierana z sieci jezdnej;
 - b) największa moc pobierana podczas postoju pociągu;
 - c) poziom napięcia zasilającego i jego częstotliwość;
 - d) przebiegi wywoływane harmonicznymi;
 - e) środki ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym ;
 - f) rozmieszczenie pantografów;
 - g) sposób przejazdu przez sekcje separacji faz;
 - h) sposób przejazdu przez sekcje separacji systemów zasilania;
 - i) siła stykowa pantografu;
 - j) współczynnik mocy taboru;
 - k) hamowanie odzyskowe;
- 4) pokładowe wyposażenie sterujące pociągu:

- a) osiągi podczas hamowania;
 - b) kompatybilność elektromagnetyczna;
 - c) skrajnia kinematyczna pojazdów;
 - d) przekazywanie danych pociągu (hamowanie, integralność, długość);
- 5) stopnie wejściowe dla pasażerów;
- 6) drzwi i sterowanie drzwiami;
- 7) wyjścia awaryjne dla pasażerów;
- 8) zagrożenia w kabinie maszynisty;
- 9) sprzęgi:
- a) sprzęgi końcowe;
 - b) sprzęgi pomocnicze;
- 10) kontakt koła z szyną i stabilność ruchu koła po szynie:
- a) profil koła;
 - b) próby odbiorcze;
 - c) okresowe procedury sprawdzające;
 - d) urządzenia wykrywające niestabilność części biegowych;
 - e) materiały na koła;
 - f) rezystancja elektryczna;
- 11) wykrywanie zagrzaných łożysk:
- a) atestacja systemu;
 - b) współdziałanie z istniejącymi systemami naziemnymi;
- 12) awaryjne urządzenia alarmowe;
- 13) oddziaływanie strugi powietrza;
- 14) skutki wiatru bocznego;
- 15) hamulce wiroprądowe:
- a) maksymalne opóźnienie;
 - b) maksymalne siły wzdłużne wywierane na tor;
 - c) bezpieczeństwo trybów awaryjnych;
- 16) smarowanie obrzeża koła;
- 17) współczynnik zawieszenia;
- 18) skrajnia przy najmniejszym promieniu łuku;
- 19) utrzymanie w trakcie eksploatacji:
- a) plan utrzymania;
 - b) prace utrzymaniowe:
 - czyszczenie od zewnątrz;
 - opróżnianie toalet: rozwiązania techniczne toalet w składzie pociągu umożliwiające opróżnianie ich co trzy dni;

- zasilanie elektryczne do celów czyszczenia wnętrza: moc, napięcie; dostępność gniazd elektrycznych; rozmieszczenie gniazd;
- uzupełnianie wody i piasku;
- postój składów pociągów – poziom hałasu na postoju, możliwość postoju bez obsługi na pokładzie i z podtrzymanym zasilaniem pomocniczym;
- hamulec postojowy;

20) oświetlenie zewnętrzne i sygnał dźwiękowy;

21) procedury podnoszenia taboru i udzielania pomocy;

3. Ocenie zgodności podsystemu „tabor” podlegają następujące warunki techniczne:

- 1) minimalne warunki techniczne w trybach awaryjnych, opis trybów awaryjnych w osobnym dokumencie;
- 2) prędkość eksploatacyjna;
- 3) wymagania odnośnie osiąganych parametrów trakcyjnych (w warunkach normalnych i awaryjnych);
- 4) przyczepność w czasie rozruchu i jazdy, atestacja układu zapobiegającego poślizgowi w czasie rozruchu i jazdy;
- 5) wartości graniczne przyczepności w warunkach hamowania;
- 6) wymagania odnośnie układu hamowania:
 - a) ocena zgodności układu sterowania;
 - b) ocena bezpieczeństwa nowych układów sterowania;
 - c) urządzenie zapobiegające poślizgowi w czasie hamowania;
 - d) wykrywanie zatartych osi;
 - e) uwzględnienie w osiągnięciach hamowania hamulca elektrycznego;
 - f) charakterystyki hamowania odzyskowego;
 - g) sygnalizacja hamowania i sposoby odizolowania hamulca;
 - h) diagnostyka usterek hamulca;
- 7) skuteczność hamowania eksploatacyjnego;
- 8) urządzenia do unieruchomienia pociągu;
- 9) skuteczność hamowania na pochyleniach;
- 10) wykrywanie wykolejenia;
- 11) zabezpieczenie przed ogniem i oparami, zdolność do pracy przez 15 minut przy stwierdzonym pożarze na pokładzie;
- 12) warunki otoczenia;
- 13) rozwiązania w zakresie monitorowania i diagnostyki;
- 14) szczególne warunki techniczne do ruchu w tunelach;
- 15) oświetlenie awaryjne;
- 16) urządzenia nagłaśniające;
- 17) zabezpieczenie przed porażeniem prądem elektrycznym;
- 18) kabina maszynisty;

- a) dostęp i ewakuacja;
 - b) widoczność na zewnątrz;
 - c) siedzenia i układ wnętrza;
- 19) charakterystyki szyby czołowej:
- a) jakość optyczna;
 - b) odporność na uderzenia;
- 20) oznaczenia informacyjne dla pasażerów;
- 21) toalety do użytku pasażerów i obsługi pociągu.

§ 47. Ocenie zgodności podlegają następujące składniki interoperacyjności podsystemu „tabor” i ich charakterystyki:

- 1) sprzęg końcowy;
- 2) sprzęg bezpieczeństwa;
- 3) profil koła;
- 4) materiał koła;
- 5) utrzymanie w trakcie eksploatacji:
 - a) elementy przyłączeniowe do opróżniania toalet w układzie zamkniętym;
 - b) wewnętrzne gniazda zasilania;
 - c) elementy przyłączeniowe do napełniania wodą;
- 6) oświetlenie zewnętrzne i sygnał dźwiękowy;
- 7) szyba czołowa:
 - a) jakość optyczna;
 - b) odporność na uderzenia.

§ 48. 1. Ocenie zgodności podsystemu „utrzymanie” w zakresie instalacji stałych podlegają następujące charakterystyki:

- 1) maszyny myjące:
 - a) zasięg czyszczenia;
 - b) prędkość czyszczenia;
- 2) ruchomy system opróżniający:
 - a) funkcje;
 - b) ciśnienie robocze;
 - c) zgodność z toaletami pokładowymi;
- 3) tory postojowe – długość oraz geometryczne dane techniczne;
- 4) punkty zaopatrzenia w wodę i piasek:
 - a) jakość wody;
 - b) dostępność piasku;
 - c) jakość piasku.

2. Ocenie zgodności podsystemu „utrzymanie” w zakresie instalacji pokładowych podlegają następujące charakterystyki:

- 1) opróżnianie toalet – technologia toalet składu pociągów pozwalająca na opróżnianie w odstępach trzydniowych;
- 2) instalacja zasilająca do czyszczenia wewnątrz:
 - a) napięcie;
 - b) dostępność gniazdek elektrycznych;
 - c) odstępy pomiędzy gniazdkami;
- 3) postój składów pociągów gotowych do ruchu:
 - a) poziom hałasu podczas postoju;
 - b) zdolność do postoju bez obsługi na pokładzie oraz z załączonym pomocniczym zasilaniem;
 - c) hamulec postojowy.

§ 49. 1. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności systemu opróżniania toalet „elementy przyłączeniowe” podsystemu „utrzymanie” podlegają typ oraz wymiary.

2. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności wyposażenia do czyszczenia wnętrza składów pociągów „gniazda elektryczne” podsystemu „utrzymanie” podlegają typ oraz wymiary.

3. Ocenie zgodności składnika interoperacyjności urządzeń do uzupełniania wody i piasku „elementy przyłączeniowe do napełniania wodą” podsystemu „utrzymanie” podlegają typ oraz wymiary.

§ 50. Ocenie zgodności podsystemu „ruch kolejowy” podlegają następujące parametry (procedury i dokumentacja):

- 1) prowadzenie ruchu zgodnie z procedurami zdefiniowanymi w stosownej decyzji Komisji Europejskiej dla pojazdów wyposażonych w zunifikowany system sterowania;
- 2) dokumentacja:
 - a) zbiór przepisów dla maszynisty:
 - istnienie;
 - struktura;
 - język tekstu;
 - proces tworzenia aktualizacji i zatwierdzania dokumentu oraz potwierdzenie wierności przekładu;
 - b) opis trasy:
 - istnienie;
 - minimalna treść;
 - sposób prezentacji przez przewoźnika ;
 - język tekstu;
 - proces tworzenia projektu dokumentu oraz jego aktualizacji;
 - c) dokumentacja wprowadzanych zmian:
 - istnienie;

- sposób prezentacji przez zarządcę infrastruktury lub przewoźnika kolejowego;
- proces tworzenia projektu dokumentu oraz jego aktualizacji;
- d) istnienie procedury informowania maszynisty w czasie rzeczywistym;
- e) istnienie instrukcji taboru dla maszynisty;
- f) karta rozkładu jazdy:
 - istnienie;
 - minimalna treść;
 - sposób prezentacji przez przewoźnika ;
 - język tekstu;
 - proces tworzenia projektu dokumentu;
- g) zbiór przepisów dla obsługi pociągu:
 - istnienie ;
 - proces tworzenia projektu dokumentu oraz jego aktualizacji ;
- h) istnienie zbioru przepisów dla personelu obsługującego pasażerów;
- 3) kwalifikacje maszynistów i obsługi pociągu:
 - a) proces sprawdzania ogólnych kwalifikacji maszynistów i obsługi pociągu:
 - istnienie;
 - struktura;
 - dostarczenie przez przewoźnika kolejowego każdemu zarządcy infrastruktury dokumentu opisującego procesy;
 - b) istnienie procesu nabywania i zachowania znajomości szlaku;
 - c) istnienie szczegółowego programu i procesu szkolenia oraz zachowania wiedzy dla szczególnych kwalifikacji;
- 4) wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa:
 - a) elementy operacyjne dotyczące komunikacji pomiędzy obsługą pociągu a centrum kontroli ruchu występujące w dokumentach: do wykorzystania przez maszynistę (załączniki do instrukcji o prowadzeniu pociągów), podręcznik procedur komunikacyjnych, zbiór formularzy, do wykorzystania przez personel odpowiedzialny za prowadzenie ruchu kolejowego;
 - b) określenie definicja języka komunikowania się pomiędzy obsługą pociągu a pracownikami prowadzącymi ruch kolejowy;
 - c) określenie języka komunikowania się pomiędzy obsługą pociągu a maszynistą;
 - d) określenie języka(ów) komunikowania się pomiędzy personelem pokładowym i obsługą pociągu a pasażerami;
 - e) istnienie środków służących do wspomagania pracy maszynistów;
 - f) istnienie środków stosowanych w przypadku dochodzenia oraz w celu uzyskania dostępu i odczytania zapisanych danych istotnych bezpieczeństwa;
 - g) istnienie procedury informowania zarządcy infrastruktury o stanie pociągu;

- h) procedury i scenariusze działań podejmowanych w razie wypadków lub katastrof kolejowych:
 - istnienie;
 - włączenie do ksiąg przepisów do specyfikacji szkoleń;
 - lista awarii;
 - i) istnienie procedur dotyczących warunków ruchu taboru testowanego lub uszkodzonego;
- 5) weryfikacja systemu z punktu widzenia bezpieczeństwa:
- a) proces kontroli:
 - istnienie;
 - stosowanie procesu;
 - b) przekazywanie doświadczeń:
 - istnienie;
 - stosowanie procesu;
 - c) weryfikacja systemu z punktu widzenia jakości działania:
 - istnienie;
 - stosowanie procesu;
- 6) obsługa pociągu:
- a) przepisy dotyczące składu obsługi pociągu – określenie minimalnej liczebności personelu pociągu oraz jego kwalifikacji;
 - b) istnienie procedury sprawdzania liczebności personelu w pociągu przed odjazdem;
 - c) istnienie przepisów dotyczących wskaźnika zapełnienia pociągu;
 - d) istnienie przepisów dotyczących maksymalnej liczby pasażerów w przypadku gdy opracowane zostały scenariusze ewakuacji;
 - e) istnienie przepisów dotyczących bagażu.

§ 51. 1. Procedury oceny zgodności składników interoperacyjności określonych w § 5–9 rozporządzenia są przeprowadzane przez zastosowanie modułów określonych w § 52.

2. W zakresie wymaganym przez moduły, o których mowa w ust.1, ocena zgodności składników interoperacyjności jest wykonywana przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jeśli w procedurze został postawiony taki wymóg, do której wytwórca lub jego upoważniony przedstawiciel zgłosił wniosek.

§ 52. 1. Procedury oceny zgodności, moduły i metody badania składników interoperacyjności podsystemu „infrastruktura” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/732/WE z dnia 30 maja 2002 r.

2. Procedury oceny zgodności, moduły i metody badania składników interoperacyjności podsystemu „energia” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/733/WE z dnia 30 maja 2002 r.

3. Procedury oceny zgodności, moduły i metody badania składników interoperacyjności podsystemu „sterowanie” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/731/WE z dnia 30 maja 2002 r.

4. Procedury oceny zgodności, moduły i metody badania składników interoperacyjności podsystemu „tabor” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/735/WE z dnia 30 maja 2002 r.

5. Procedury oceny zgodności, moduły i metody badania składników interoperacyjności podsystemu „utrzymanie” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/730/WE z dnia 30 maja 2002 r.

§ 53. Jeżeli składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, parametry podstawowe oraz postanowienia § 33–37, które go dotyczą, producent składnika interoperacyjności lub jego upoważniony przedstawiciel opracowuje deklarację zgodności przed oddaniem do eksploatacji składnika interoperacyjności, w celu potwierdzenia zgodności składnika interoperacyjności z wymogami określonymi w rozporządzeniu.

§ 54. 1. Jeżeli ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel nie wywiążą się ze zobowiązań jakie nakłada § 53, zobowiązania te będą ciążyły na osobie, która oddaje do eksploatacji składnik interoperacyjności.

2. Przepis ust. 1 stosuje się do podmiotu, który dokonuje montażu składników interoperacyjności lub ich części składowych mających rozmaite pochodzenie, lub który wytwarza składniki interoperacyjności na swój własny użytek w celu zastosowania ich w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości.

§ 55. 1. Ocenę zgodności parametrów podsystemu „ruch kolejowy” oraz zastosowanie modułów do oceny zgodności należy przeprowadzać zgodnie z przepisami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r.

2. Jeżeli parametry podsystemu ruch kolejowy spełniają postanowienia § 38, producent lub producenci (każdy odpowiedzialny za jego część) opracowują deklarację zgodności zgodnie z przepisami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r.

§ 56. 1. Deklaracja zgodności składnika interoperacyjności, o której mowa w § 53 i w § 55, powinna zawierać:

- 1) wskazanie podstawy prawnej;
- 2) nazwisko i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela (z podaniem firmy i pełnego adresu, a w przypadku upoważnionego przedstawiciela także powinna podawać firmę wytwórcy lub projektanta);
- 3) opis składnika interoperacyjności (rodzaj, typ);
- 4) opis modułów zastosowanych do określenia zgodności;
- 5) wymagane dla składnika interoperacyjności opisy, a w szczególności warunki stosowania;
- 6) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej (notyfikowanych jednostek certyfikujących włączonych we wspólną procedurę zgodności) i datę wydania certyfikatu z przeprowadzonego badania, gdzie jest to stosowne, z okresem i warunkami ważności certyfikatu;
- 7) wskazanie TSI właściwych dla składnika interoperacyjności;
- 8) imię i nazwisko osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

2. Deklaracja zgodności oraz towarzyszące jej dokumenty powinny być oznaczone datą i podpisane.

3. Deklaracja zgodności powinna być sporządzona w języku polskim.

§ 57. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca, która jest odpowiedzialna za ocenę etapu produkcji, ma prawo dostępu do wszystkich pomieszczeń, miejsc i urządzeń, do których dostęp uważa za konieczny do wykonania swojego zadania.

2. Notyfikowana jednostka certyfikująca ma prawo przeprowadzać kontrole w miejscu produkcji (budowy) podsystemu lub wykonywania prób przed oddaniem podsystemu do eksploatacji oraz kontrole dokumentacji produkcyjnej (budowlanej) podsystemu.

3. Notyfikowana jednostka certyfikująca sporządza sprawozdania z przeprowadzonych kontroli, o których mowa w ust. 3, i przekazuje je wnioskodawcy.

§ 58. 1. Procedury oceny do celów weryfikacji zgodności oraz moduły dla podsystemu „infrastruktura” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/732/WE z dnia 30 maja 2002 r.

2. Procedury oceny do celów weryfikacji zgodności oraz moduły dla podsystemu „energia” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/733/WE z dnia 30 maja 2002 r.

3. Procedury oceny do celów weryfikacji zgodności oraz moduły dla podsystemu „sterowanie” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/731/WE z dnia 30 maja 2002 r.

4. Procedury oceny do celów weryfikacji zgodności oraz moduły dla podsystemu „tabor” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/735/WE z dnia 30 maja 2002 r.

5. Procedury oceny do celów weryfikacji zgodności oraz moduły dla podsystemu „utrzymanie” powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/730/WE z dnia 30 maja 2002 r.

§ 59. W zakresie wyszczególnionym w stosowanej Decyzji Komisji weryfikacja zgodności ocenianego podsystemu musi uwzględniać korelacje z innymi podsystemami w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości.

§ 60. Jeśli wnioskodawca wykaże, że badania lub weryfikacja zgodności dla wcześniejszych wniosków pozostają ważne dla nowych wniosków, notyfikowana jednostka certyfikująca może uwzględnić je podczas oceny zgodności.

§ 61. 1. Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu powinna zawierać:

- 1) wskazanie podstawy prawnej;
- 2) nazwisko i adres wnioskodawcy lub jego pełnomocnego przedstawiciela (z podaniem firmy i pełnego adresu, a w przypadku pełnomocnego przedstawiciela, także powinna dane jednostki kontraktującej);
- 3) krótki opis podsystemu;
- 4) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej, która przeprowadziła weryfikację zgodności;
- 5) wskazanie TSI właściwych dla podsystemu;
- 6) wymagane dla podsystemów tymczasowe lub końcowe przepisy, a w szczególności ograniczenia lub warunki dotyczące funkcjonowania;
- 7) jeśli deklaracja jest tymczasowa: okres trwania ważności deklaracji weryfikacji zgodności;
- 8) imię i nazwisko osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

2. Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu oraz towarzyszące jej dokumenty powinny być oznaczone datą i podpisane.

3. Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu powinna być sporządzona w języku polskim.

§ 62. 1. Deklarację weryfikacji zgodności zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy przedkłada Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego wraz z dokumentacją techniczną w celu uzyskania decyzji o oddaniu podsystemu do eksploatacji.

2. Zawartość dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1, dla podsystemu „infrastruktura” powinna być zgodna z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/732/WE z dnia 30 maja 2002 r.

3. Zawartość dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1, dla podsystemu „energia” powinna być zgodna z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/733/WE z dnia 30 maja 2002 r.

4. Zawartość dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1, dla podsystemu „sterowanie” powinna być zgodna z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/731/WE z dnia 30 maja 2002 r.

5. Zawartość dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1, dla podsystemu „tabor” powinna być zgodna z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/735/WE z dnia 30 maja 2002 r.

6. Zawartość dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1, dla podsystemu „utrzymanie” powinna być zgodna z wymaganiami zawartymi w Decyzji Komisji 2002/730/WE z dnia 30 maja 2002 r.

Rozdział 5

Przepis końcowy

§ 63. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie jest realizacją zobowiązania ministra właściwego do spraw transportu do wydania przepisów wykonawczych na podstawie nowego art.25u. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, przewidzianego w jej nowym rozdziale 4a.

Rozporządzenie wprowadza wykaz składników interoperacyjności podsystemów, zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei oraz procedury oceny zgodności i odpowiednie deklaracje zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.

Projektowane rozporządzenie ma stanowić uzupełnienie implementacji dyrektywy 96/48/WE z 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości – w zakresie jaki nie mógł być zrealizowany w ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności oraz w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym po jej uzupełnieniu o nowy Rozdział 4a pt. „Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej”.

Przepisy projektowanego rozporządzenia uwzględniają konieczność stosowania, związanych z implementowaną dyrektywą, sześciu decyzji Komisji Europejskiej wprowadzających tzw. TSI - tj. techniczne specyfikacje interoperacyjności. (2002/730/WE – 2002/735/WE z dnia 30.05.2002 r.), które będą obowiązywać bezpośrednio z datą przystąpienia Polski do UE. Te założenie pozwala dokonanie implementacji w zakresie systemowym i jednocześnie na potraktowanie technicznych aktów prawnych (decyzji Komisji) jako składnika obowiązującego systemu prawnego. Dzięki temu, że TSI będą stosowane dopiero od chwili ich wejścia w życie, przypadającego na dzień integracji, można odnieść się wprost do wspomnianych wyżej decyzji Komisji, jako do składników własnego systemu normatywnego wskazując wprost te decyzje w kolejnych przepisach rozporządzenia (§ 33 i nast.). Dzięki temu decyzje są wprowadzane do systemu poprzez odwołanie się do nich, zaś wymagania rozporządzenia zyskują charakter dynamiczny, gdyż obowiązywać będą zawsze aktualne przepisy decyzji Komisji, niezależnie od ich nowelizacji (będącej też zwykle modernizacją w zakresie zagadnień technicznych kolei).

Charakterystyczną cechą materii regulowanej rozporządzeniem jest jej równoczesne podporządkowanie kilku ustawom gałęziowym. Pociąga to za sobą konieczność jednoczesnego dostosowania przepisów rozporządzenia (terminologii, instytucji) do kilku różnych systemów pojęciowych. Prócz systemu oceny zgodności rozporządzenie musi się również

dostosować m.in. do języka ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. W trakcie prac nad rozporządzeniem brano także pod uwagę regulacje i terminologie dotyczące innych gałęzi prawa: m.in. energetycznego i budowlanego, ochrony środowiska i przeciwpożarowej.

Projektując układ (porządek przepisów) rozporządzenia brano pod uwagę analogiczne akty, wydane na podstawie kolejnych ustaw o systemie oceny zgodności, dotyczące różnych dziedzin; począwszy od zabawek (rozp. RM z 19 października 2001 r. i rozp. MGPIPS z 18 czerwca 2003 r.) poprzez sprzęt elektryczny (rozp. RM z 3 lipca 2001 r. i rozp. MGPIPS z 12 marca 2003 r.) a na urządzeniach spalających paliwa gazowe skończywszy (rozp. RM z 5 lutego 2002 r. i rozp. MGPIPS z 15 kwietnia 2003 r.)¹.

W 1 rozdziale rozporządzenia zdefiniowano jego zakres przedmiotowy. Kolejne przepisy rozdziału 2 "Wykaz składników interoperacyjności podsystemów" odnoszą się do klasyfikacji elementów (składników interoperacyjności) systemu kolei dużych prędkości w podziale na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. W rozdziale tym zawarto definicje każdego z podsystemów, jego podstawowe elementy oraz wskazano składniki interoperacyjności.

Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei i parametry podstawowe (rozdz. 3) odwołują się do wymogów zdefiniowanych w dyrektywie 96/48/WE. Spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei w znacznej części oznacza pośrednie odwołanie się do innych regulacji i systemów oceny, np. – do obowiązujących przepisów z zakresu ochrony środowiska i przeciwpożarowej.

¹ Podajemy adresy publikacyjne kilku wybranych, "bliźniaczych" rozporządzeń:

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 kwietnia 2003 r. w sprawie dokonywania oceny zgodności aparatury z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi kompatybilności elektromagnetycznej oraz sposobu jej oznakowania (Dz. U. Nr 90, poz. 848),
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 września 2001 r. w sprawie wymagań zasadniczych w zakresie efektywności energetycznej dla sprzętu chłodniczego (Dz. U. Nr 120, poz. 1277),
- rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 18 czerwca 2003 r. w sprawie warunków i trybu dokonywania oceny zgodności zabawek (Dz. U. Nr 115, poz. 1086),
- rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 12 marca 2003 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla sprzętu elektrycznego (Dz. U. Nr 49, poz. 414),
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 2001 r. w sprawie wymagań zasadniczych dla prostych zbiorników ciśnieniowych podlegających ocenie zgodności (Dz. U. z 2002 r. Nr 1, poz. 3 ze zm.),
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2002 r. w sprawie wymagań zasadniczych dla urządzeń spalających paliwa gazowe podlegających ocenie zgodności (Dz. U. Nr 14, poz. 129 ze zm.).

W zakresie wymagań dotyczących podsystemów i składników interoperacyjności projektowane rozporządzenie odwołuje się także, jak już wspomniano wyżej, do wymagań zawartych w TSI, ustalonych przez Komisję w drodze decyzji, traktując to jako odesłanie dynamiczne.

W zakresie oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności (rozdział 4) wskazano na kryteria tej oceny. Należy zauważyć, że znaczna część charakterystyk poddawanych ocenie zgodności ma zastosowanie dla ocen według innych przepisów. Na przykład parametry linii kolejowej (przechyłka, promień łuku) służą do oceny dopuszczalności ruchu i oceny jego bezpieczeństwa – natomiast w odniesieniu do interoperacyjności chodzi o zharmonizowanie wartości tych parametrów w poszczególnych krajach członkowskich UE. Poprzez tę harmonizację ma być zapewnieni ona interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości na terenie krajów UE.

Procedury oceny zgodności powinny również podlegać warunkom ustalonym w TSI, wprowadzonych przez Komisję w drodze decyzji. Procedury prowadzić będą do wystawiania deklaracji zgodności składnika interoperacyjności lub deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu. Podstawą sporządzenia tych deklaracji będzie certyfikacja przeprowadzona przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą. Procedurę prowadzącą do wystawienia deklaracji zgodności składnika interoperacyjności zilustrowano na rysunku 1, a na rysunku 2 procedurę poprzedzającą wystawienie deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu.

Oddanie podsystemów do eksploatacji musi być poprzedzane decyzjami Prezesa UTK, wydanymi na podstawie deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu wraz z odpowiednią dokumentacją techniczną (rys. 2).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie jest realizacją zobowiązania ministra właściwego do spraw transportu do wydania przepisów wykonawczych na podstawie nowego art.25u. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, przewidzianego w jej nowym rozdziale 4a.

2. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje prawne

Proponowane regulacje prawne dotyczyć będą zarządców interoperacyjnej infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących interoperacyjne pojazdy kolejowe oraz producentów i wykonawców tych budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych.

3. Wyniki przeprowadzonych konsultacji.

W trakcie prac nad projektem przeprowadzono konsultacje z Centrum Naukowo - Technicznym Kolejnictwa, ze spółkami PKP oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego.

Uwzględniono większość zgłoszonych w trakcie konsultacji uwag.

4. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych.

Bezpośrednie skutki ekonomiczne są niemożliwe do oszacowania, gdyż transeuropejski system kolei dużych prędkości na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej nie jest przewidziany do realizacji jako zobowiązanie Państwa;

b) rynek pracy:

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na rynek pracy.

c) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki:

Wprowadzenie przepisów rozporządzenia będzie wpływać na praktykę inżynierską w zakresie budowy, remontów i modernizacji innych kolei i ich elementów, gdyż wykonawcy takich robót będą musieli, działając z należytą starannością, uwzględniać ewentualną perspektywę

interoperacyjności przebudowywanej linii (niezależnie od faktu objęcia wymogami interoperacyjności linii konwencjonalnych na podstawie odrębnego rozporządzenia).

d) sytuację i rozwój regionalny:

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

5. Korzyści społeczne:

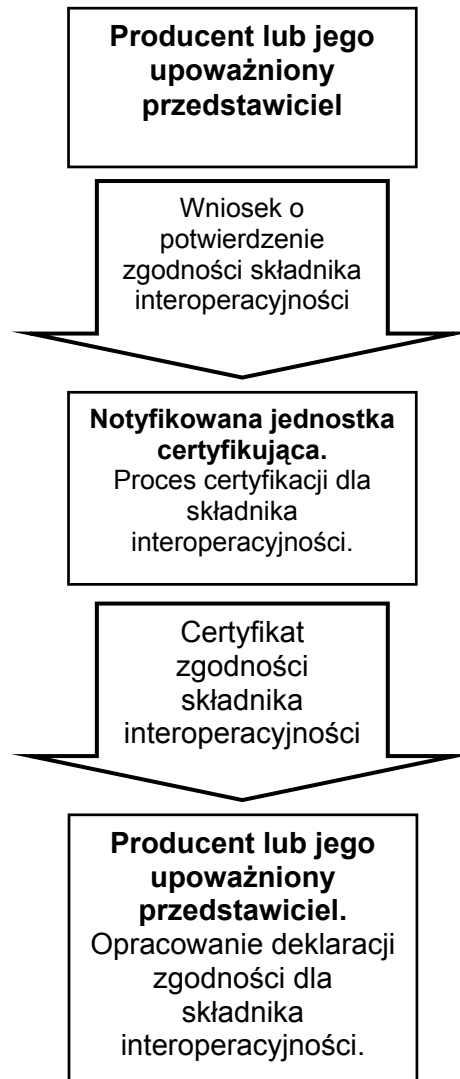
Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości w tej postaci, że polskie koleje wejdą w skład systemu kolei europejskich i będą podlegać eksploatacyjnemu ujednoczeniu przekraczającemu dzisiejsze standardy z pozytywnym skutkiem dla jakości oferty transportu kolejowego.

**Syntetyczna tabela zgodności treści projektowanego rozporządzenia
z przepisami dyrektywy 96/48/EC**

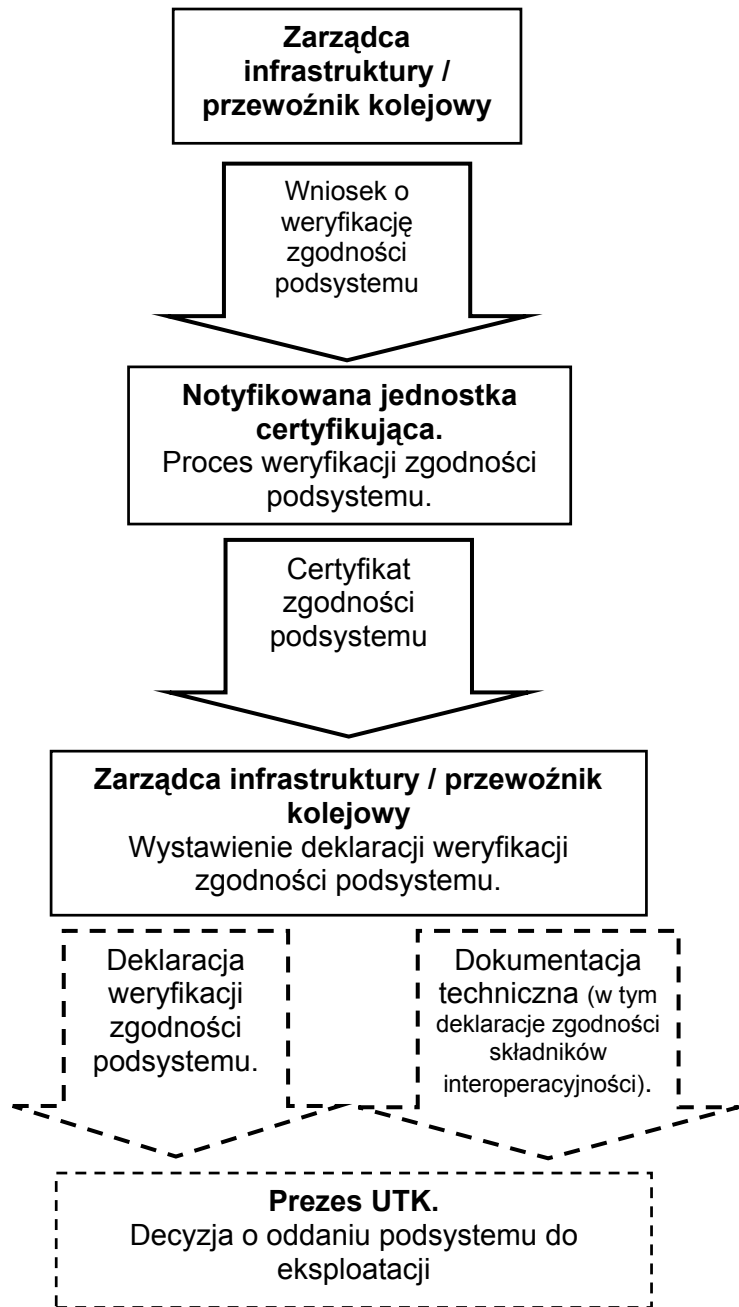
Lp.	Przepis dyrektywy 96/48/EC (art.,ust.)	Przepis projektowanego rozporządzenia (§, ust.)	Uwagi
1.	1 – ogólny cel regulacji	1, 2	
2.	2 – definicje pojęć	3	W definicjach ujętych w projektowanym rozp. nie uwzględniono definicji wprowadzonych do ustawy o transporcie kolejowym
3.	3 – określenie zakresu dyrektywy (3,1) i relacji do prawa UE (3,2)		Dyrektywa skierowana do Państwa, uwzględniona przy tworzeniu przepisów
4.	4 - ustanowienie (4,1) i wyższość (4,2) wymagań zasadniczych	11 (12-16)	
5.	5,1 – deklaracja objęcia każdego z podsystemów odrębnymi TSI		Deklaracja prawodawcy europejskiego, nie mająca zastosowania w polskim prawie wewnętrznym
6.	5,2 – nakaz zgodności podsystemów z TSI	33 – 38	
7.	5,3 – deklaracja zakresu i funkcji TSI		Deklaracja prawodawcy europejskiego, nie mająca zastosowania w polskim prawie wewnętrznym
8.	5,4 – deklaracja niesprzeczności TSI z prawem wewnętrznym		
9.	5,5 – deklaracja funkcji TSI jako integratora systemu		
10.	6 – Sposób (tryb) stanowienia TSI		Przepis prawnomiędzynarodowy, funkcja poza kompetencją państwa (TSI są przepisami międzynarodowymi). Jawność i przejrzystość ustanawiania TSI
11.	7, a – zwolnienie ze stosowania TSI ustanowionych w chwili prowadzenia budowy		Ustawa o tk
12.	7, b – zwolnienie ze stosowania TSI przy modernizacji		Ustawa o tk
13.	7,c – zwolnienie ze stosowania TSI na wyspie (w systemie nie związanym z siecią Europejską)		Ustawa o tk
14.	7,d – zwolnienie ze stos. TSI przy zmianie standardu linii		Ustawa o tk
15.	8 – obowiązki państwa w zakresie dostępności składników interoperacyjności		Ustawa o tk
16.	9 – zakaz wprowadzania ograniczeń dostępności składników interoperacyjności		Ustawa o tk
17.	10, 1-2 – deklaracja zgodności wyróżnikiem składników interoperacyjności	56	
18.	10,3 – odwołanie do <i>Dziennika WE</i> jako promulgatora wymagań		Deklaracja prawodawcy europejskiego o sposobie publikacji wymagań – sprawa ponadpaństwowa

19.	10,4 – obowiązek publikacji przep. krajowych inkorporujących przepisy UE		Obowiązek będzie wykonany przez wydanie rozporządzenia
20.	10,5 – obow. notyfikacji własnych wymagań		Ustawa o tk
21.	11 – tryb derogacji		Przepis prawnomiędzynarodowy w tym sensie, że nakłada na państwo obowiązki wobec struktur międzynarodowych (Komisja)
22.	12,1 – działania Państwa w razie niewłaściwego wprowadzania standardów europejskich		Ustawa o tk
23.	12, 2 – 4 – konsekwencje prawnomiędzynarodowe stwierdzenia nieinteroperacyjności składnika		Ustawa o tk
24.	13,1 – stosowanie TSI warunkiem sporządzania deklaracji zgodności	51 – 55	
25.	13,2 – ocena zgodności	51	
26.	13,3 – uniwersalne znaczenie deklaracji zgodności	-	
27.	13,4 – uniwersalizm obowiązku badania zgodności	54	
28.	13,5 – reakcja na wady deklaracji		Ustawa o tk
29.	14 – uruchamianie podsystemów		Ustawa o tk
30.	15 –zakaz ograniczania systemu szybkich kolei		Ustawa o tk
31.	16 – TSI podstawą oceny interoperacyjności (16,1-2), dopuszczalność stosowania innych reguł przy braku TSI	5 – 62	Ogólny wymóg dyrektywy został skonsumowany szczegółowymi przepisami rozporządzenia.
32.	17 – podstawa (mechanizm) rewizji TSI		Przepis prawnomiędzynarodowy, dotyczy trybu działania na poziomie ponadpaństwowym
33.	18 – funkcje jednostki notyfikowanej	58	Nie dokonano szczegółowego przypisania przepisów art. 18 do § rozporządzenia, gdyż procedura rozporządzenia jest w porównaniu do dyrektywy bardzo szczegółowa
34.	19 – weryfikacja interoperacyjności dokonywana na poziomie ponadpaństwowym		Przepis prawnomiędzynarodowy, reguluje procedurę weryfikacyjną prowadzoną przez Komisję
35.	20 – tryb upoważniania jednostek notyfikowanych 20,1 – powiadamianie Komisji 20,2 - ocena jednostek 20,3 – cofanie uprawnień 20,4 – weryfikacja przez Komitet międzynarodowy 20,5 – odwołanie do Komitetu		Ustawa o tk
36.	21 - unijny komitet interoperacyjności		Przepis prawnomiędzynarodowy, powołujący komitet zrzeszający przedstawicieli Krajów Członkowskich
37.	22 – tryb usuwania niezgodności na poziomie międzynarodowym		jw
38.	23 – tryb wprowadzenia dyrektywy w życie		Nie dotyczy Polski, odnosił się jedynie do krajów należących do UE w chwili wejścia w życie dyrektywy
39.	24 – ocena realizacji dyrektywy		Nie dotyczy Polski, tryb raportowania realizacji dyrektywy przez Komisję Parlamentowi i Radzie
40.	25 – wejście w życie dyrektywy		Nie dotyczy Polski

41.	Załącznik 1 – definicja systemu poprzez definicję składników	3	
42.	Załącznik 2 – podsystemy; wyszczególnienie składników	4 – 10	
43.	Załącznik 2 – parametry podstawowe	32	
44.	Załącznik 3 – podstawowe wymagania	11- 31	
45.	3,1,1 – Bezpieczeństwo	12	
46.	3,1,2 – Niezawodność, dostępność	13	
47.	3,1,3 – Zdrowie	14	
48.	3,1,4 – ochrona środowiska	15	
49.	3,1,5 - Zgodność techniczna	16	
50.	<i>Wymagania dla podsystemów</i>		
51.	3,2,1 infrastruktura	18	
52.	3,2,2 Energia	19,20, 21	
53.	3,2,3 Sterowanie	22	
54.	3,2,4 Tabor	23-25	
55.	3,2,5 Utrzymanie	26-28	
56.	3,2,6 Środowisko	30-31	
57.	3,2,7 Ruch	29	
58.	Załącznik 4 – ocena zgodności składników interoperacyjności	51-56	Niektóre, wymagające tego ogólne postanowienia załącznika zostały ujęte w projekcie
59.	Załącznik 5 – treść deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu	63	
60.	Załącznik 6 – ocena zgodności dla podsystemów	57 – 62	
61.	Załącznik 7 – jednostki notyfikowane – wymagania		Ustawa o tk



Rys. 1.



Rys. 2.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wykazu składników interoperacyjności podsystemów, zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej²⁾

Na podstawie art. 25u ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz z 2004 r. Nr ..., poz.....) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

- § 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, o którym mowa w art. 4 pkt. 28 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
- § 2. Rozporządzenie określa:
- 1) wykaz składników interoperacyjności podsystemów;
 - 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
 - 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu;
 - 4) procedury oceny zgodności składników interoperacyjności oraz treść deklaracji zgodności składnika interoperacyjności.
- § 3. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:
- 1) „parametry podstawowe” – prawne, techniczne bądź eksploatacyjne warunki o znaczeniu konstytutywnym dla interoperacyjności kolei w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej;
 - 2) „szczególnym przypadku” – należy przez to rozumieć którąkolwiek część transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, która z powodu ograniczeń otoczenia geograficznego, topograficznego lub miejskiego, albo takich, które oddziałują na interoperacyjność istniejącego systemu, nie może spełnić wymagań niniejszego rozporządzenia;
 - 3) „europejskiej specyfikacji” – należy przez to rozumieć wspólną specyfikację techniczną, europejskie zatwierdzenie techniczne lub normę krajową wprowadzającą normę europejską, zgodnie z art. 1 ust. 8–12 Dyrektywy 93/38/EWG.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt. 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 20003 r. Nr 19, poz. 165 , Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz.2322).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają częściowo postanowienia dyrektywy 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz.Urz.WE Nr 110, z 20.04.2001).

Rozdział 2

Wykaz składników interoperacyjności podsystemów

§ 4. Transeuropejski system kolei konwencjonalnej jest podzielony na podsystemy, o których mowa w art.25a ust.2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

§ 5. 1. Podsystem „infrastruktura” obejmuje linie kolejowe, w tym:

- 1) rozjazdy i skrzyżowania torów, służące do zmiany drogi pojazdów kolejowych;
- 2) obiekty inżynierskie, w tym mosty, wiadukty, przepusty i tunele;
- 3) urządzenia bezpieczeństwa i ochrony służące do utrzymania integralności podsystemu

oraz infrastrukturę kolejową na stacjach, w tym uwzględniającą potrzeby osób niepełnosprawnych, w szczególności perony oraz obszary i strefy dostępu do pociągów.

§ 6. 1. Podsystem „energia” obejmuje urządzenia zapewniające zasilanie pociągów z sieci wysokiego napięcia przedsiębiorstw energetycznych.

2. Podsystem „energia” obejmuje:

- 1) podstacje trakcyjne;
- 2) kabiny sekcyjne;
- 3) górne sieci jezdne, w tym ręcznie lub zdalnie sterowane łączniki, oraz kable i linie napowietrzne zasilaczy;
- 4) sieć powrotną, w tym szyny oraz kable powrotne;
- 5) pantografy.

§ 7. Podsystem „ruch kolejowy” obejmuje:

- 1) procedury i sprzęt umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów, zarówno w czasie normalnej pracy, jak i w sytuacji awaryjnej, w tym zwłaszcza prowadzenie ruchu kolejowego, planowanie i zarządzania przewozami;
- 2) kwalifikacje zawodowe, wymagane przy wykonywaniu przewozów przez granice zarządców infrastruktury.

§ 8. Podsystem „sterowanie” definiowany jest jako zestaw funkcji oraz ich implementacji, które umożliwiają bezpieczne i zgodne z założeniami prowadzenie ruchu kolejowego.

§ 9. Podsystem „tabor” obejmuje:

- 1) system sterowania i kontroli dla całego wyposażenia pojazdów trakcyjnych, w tym ich układów napędowych, i wagonów;
- 2) układy hamowania, sprzęgu i jezdne, w tym wózki i zestawy kołowe, oraz wózki i układy biegowe;
- 3) drzwi;
- 4) obszary (punkty) wzajemnego oddziaływania człowiek-maszyna (maszynista, personel w pociągu, pasażerowie, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej);

- 5) urządzenia zapewniające pasywne i aktywne bezpieczeństwo oraz wymagania dotyczące zdrowia pasażerów i personelu obsługi pociągu.

§ 10. Podsystem „utrzymanie” obejmuje procedury i sprzęt związany z utrzymaniem taboru, centra logistyczne na potrzeby prac utrzymaniowych oraz zapasy umożliwiające wykonywanie prac naprawczych i zapobiegawczych, w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolejowego i zagwarantowania uzyskiwania wymaganych osiągnięć.

§ 11. Podsystem „telematyka” obejmuje:

- 1) aplikacje telematyczne w przewozach pasażerskich, włączając w to podsystemy zapewniające pasażerom informację przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i zapłaty, zarządzanie obsługą bagażu i zarządzanie skomunikowaniami z innymi pociągami oraz z innymi gałęziami transportu;
- 2) aplikacje telematyczne w przewozach towarowych, włączając w to systemy śledzenia przesyłek i pociągów w czasie rzeczywistym, rozrządzenia, rezerwacji, uiszczania opłat i fakturowania, oraz zarządzanie połączeniami z innymi gałęziami transportu jak i wystawianie elektronicznych dokumentów przewozowych.

Rozdział 3

Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei

§ 12. Transeuropejski system kolei konwencjonalnej i jego podsystemy, o których mowa w § 5 – § 11, oraz składniki interoperacyjności muszą spełniać zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, o których mowa w § 13 – 17.

§ 13. 1. Projektowanie, konstrukcja lub montaż, utrzymanie i monitorowanie składników istotnych dla bezpieczeństwa, a zwłaszcza składników związanych z ruchem pociągów, muszą gwarantować bezpieczeństwo.

2. Parametry związane z kontaktem „koło-szyna” muszą spełniać wymagania dotyczące stabilności niezbędne do zagwarantowania bezpiecznego ruchu pociągów z maksymalną dozwoloną prędkością.

3. Zastosowane składniki muszą wytrzymać wszelkie normalne lub wyjątkowe obciążenia wymagane w okresie ich eksploatacji. Należy ograniczyć następstwa przypadkowych awarii, jeśli mają wpływ na poziom bezpieczeństwa.

4. Konstrukcja budowli i urządzeń wchodzących w skład linii kolejowych i pojazdów kolejowych oraz dobór wykorzystywanych materiałów musi uwzględniać ograniczanie powstawania i rozprzestrzeniania się ognia i dymu oraz ich skutków w razie pożaru.

5. Urządzenia przeznaczone do obsługiwanego przez personel kolejowy lub przez pasażerów muszą być zaprojektowane tak, by nie zmniejszać poziomu bezpieczeństwa w razie ich użycia w sposób niezgodny z załączonymi instrukcjami obsługi.

§ 14. Monitorowanie i utrzymanie składników stałych lub ruchomych, związanych z ruchem pociągów musi być zorganizowane, określone ilościowo i wykonywane w taki sposób, aby utrzymać je w stanie zdolnym do eksploatacji w zakładanych warunkach.

§ 15. 1. W taborze i infrastrukturze kolejowej nie wolno stosować materiałów mogących, ze względu na sposób ich użycia, stanowić zagrożenie zdrowia osób mających do nich dostęp.

2. Materiały, o których mowa w ust. 1, muszą być wybierane, rozmieszczane i wykorzystywane w taki sposób, który ograniczy emisję szkodliwych i niebezpiecznych oparów lub gazów, zwłaszcza w razie pożaru.

§ 16. 1. Następstwa dla środowiska naturalnego wynikające z eksploatacji transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej należy ocenić i uwzględnić na etapie projektowania systemu.

2. Materiały używane w taborze i infrastrukturze kolejowej muszą zapobiegać emisji oparów lub gazów szkodliwych i niebezpiecznych dla środowiska, zwłaszcza w razie pożaru.

3. Pojazdy trakcyjne i urządzenia wchodzące w skład podsystemu „energia” muszą być zaprojektowane i wyprodukowane w taki sposób, by spełniać warunki elektromagnetycznej kompatybilności z urządzeniami, instalacjami oraz publicznymi lub prywatnymi sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać.

4. Eksploatacja transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej musi spełniać wymagania obowiązujących przepisów prawnych w zakresie emisji hałasu.

5. Funkcjonowanie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej nie powinno powodować drgań o takim poziomie, który jest nieakceptowany dla środowiska i działalności w bezpośrednim otoczeniu infrastruktury kolejowej w normalnych warunkach jej utrzymania.

§ 17. 1. Charakterystyki techniczne budowli i urządzeń infrastruktury kolejowej muszą być kompatybilne ze sobą oraz z charakterystykami taboru używanego w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej.

2. Jeżeli dostosowanie do charakterystyk, o których mowa w ust. 1, okaże się trudne do osiągnięcia na pewnych odcinkach linii konwencjonalnych, dopuszcza się stosowanie rozwiązań tymczasowych, umożliwiających osiągnięcie kompatybilności w przyszłości.

§ 18. Oprócz ogólnych zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei, o których mowa w § 13–17, podsystemy transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej muszą spełniać zasadnicze wymagania, które są określone dla poszczególnych podsystemów w § 19 – 34`.

§ 19. Określa się następujące zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemu „infrastruktura” w zakresie bezpieczeństwa:

- 1) należy uniemożliwić dostęp lub niepożądane wtargnięcie do urządzeń i instalacji;
- 2) należy ograniczyć niebezpieczeństwo, na jakie narażeni są pasażerowie na stacjach, przez które przejeżdżają pociągi bez zatrzymania;
- 3) infrastruktura kolejowa, do której pasażerowie mają dostęp, musi być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, żeby ograniczyć zagrożenia dla zdrowia ludzkiego;

§ 20. Funkcjonowanie budowli i urządzeń wchodzących w skład podsystemu „energia” nie może wpływać na poziom bezpieczeństwa pociągów ani osób (pasażerów, personelu obsługi, mieszkańców terenów w pobliżu linii kolejowych i osób trzecich).

§ 21. Wpływ funkcjonowania budowli i urządzeń wchodzących w skład podsystemu „energia” na środowisko naturalne nie może przekraczać granic określonych odrębnymi przepisami.

§ 22. Budowle i urządzenia wchodzące w skład podsystemu „energia” powinny:

- 1) umożliwiać pociągom osiąganie parametrów pracy na poziomie określonym w wymaganiach szczegółowych;
- 2) być kompatybilne z urządzeniami do odbioru prądu zamontowanymi na taborze.

§ 23. 1. Urządzenia podsystemu „sterowanie” oraz procedury stosowane w systemie linii konwencjonalnych powinny umożliwiać pociągom jazdę przy ustalonym poziomie bezpieczeństwa w warunkach normalnej pracy i awaryjnych.

2. Nowa infrastruktura kolejowa i nowy tabor przeznaczony do eksploatacji na liniach konwencjonalnych, zaprojektowane, wyprodukowane lub wybudowane po przyjęciu kompatybilnego podsystemu „sterowanie”, powinny być dostosowane do tego systemu. Elementy podsystemu „sterowanie” zainstalowane w kabinie maszynisty powinny umożliwiać normalną obsługę, w określonych warunkach, w całym transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych.

§ 24. W zakresie bezpieczeństwa podsystem „tabor” musi spełniać następujące zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei:

- 1) konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, żeby chronić pasażerów oraz przedziały pasażerskie i obsługi w czasie kolizji lub wykolejenia;
- 2) wyposażenie elektryczne nie może ujemnie wpływać na poziom bezpieczeństwa i funkcjonowanie urządzeń podsystemu „sterowanie”;
- 3) techniki hamowania oraz siła oddziaływań koło-szyba powinny być zgodne z konstrukcją torów, obiektów inżynierskich oraz systemami sygnalizacji;
- 4) należy ograniczyć dostęp osób do elementów i urządzeń pod napięciem w celu uniknięcia narażenia na niebezpieczeństwo porażenia prądem elektrycznym;
- 5) w razie zagrożenia właściwe urządzenia powinny umożliwić pasażerom poinformowanie o nim maszynisty, zaś personelowi zapewnić kontakt z maszynistą;
- 6) drzwi wejściowe muszą być wyposażone w system otwierania i zamykania, zapewniający bezpieczeństwo pasażerom;
- 7) należy zapewnić i oznakować wyjścia awaryjne;
- 8) należy uwzględnić szczególne warunki bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach;
- 9) tabor musi być wyposażony w system oświetlenia awaryjnego o wystarczającym natężeniu oświetlenia i czasie działania;
- 10) wagony pasażerskie powinny być zaopatrzone w wewnętrzny system nagłaśniający do komunikacji obsługi pociągu i obsługi zewnętrznej z pasażerami.

§ 25. W podsystemie „tabor” konstrukcja istotnych elementów wyposażenia, w tym układów jezdnych, napędowych i hamowania, jak również system kontroli i sterowania muszą w sytuacjach awaryjnych umożliwiać kontynuację jazdy pociągu bez negatywnych skutków dla wyposażenia pozostającego w eksploatacji.

§ 26. 1. Wyposażenie elektryczne podsystemu „tabor” musi być kompatybilne z urządzeniami podsystemu „sterowanie”.

2. Charakterystyki urządzeń do odbioru prądu muszą umożliwiać pociągom jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych.

3. Charakterystyka taboru musi umożliwiać mu jazdę na każdej linii konwencjonalnej, na której przewiduje się jego eksploatację.

§ 27. Urządzenia techniczne i procedury utrzymania nie mogą stanowić zagrożenia dla zdrowia ludzkiego.

§ 28. Urządzenia techniczne i procedury utrzymania nie mogą przekraczać dopuszczalnych poziomów uciążliwości dla otaczającego środowiska.

§ 29. Urządzenia podsystemu „utrzymanie” muszą umożliwiać bezpieczną, niezagrażającą zdrowiu eksploatację, prowadzoną w taborze, do którego zostały zaprojektowane.

§ 30. 1. W podsystemie „ruch kolejowy” zasady funkcjonowania transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, kwalifikacji maszynistów, obsługi pociągów oraz pracowników zatrudnionych w centrach sterowania ruchem powinny być takie, aby zapewnić bezpieczną eksploatację, mając na względzie różne wymagania wobec przewozów transgranicznych i krajowych.

2. Eksploatacja, prace utrzymaniowe i okresy pomiędzy przeglądami, szkolenie i kwalifikacje pracowników utrzymania oraz systemy zapewniania jakości stworzone przez przewoźników kolejowych muszą zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa, niezawodności i dyspozycyjności.

§ 31. Funkcjonowanie podsystemu „telematyka” musi zapewnić:

- 1) maksymalną wzajemną wymianę danych między różnymi aplikacjami i operatorami, z wyjątkiem poufnych danych handlowych;
- 2) łatwy dostęp do informacji dla użytkowników.

§ 32. Metody użytkowania, zarządzania, aktualizacji i utrzymania zasobów podsystemu „telematyka” muszą gwarantować efektywność i jakość usług.

§ 33. Interfejsy między podsystemem „telematyka” i użytkownikami muszą stosować się do przepisów ustalających wymagania dotyczące ergonomii i ochrony zdrowia.

§ 34. Podsystem „telematyka” musi zapewniać odpowiedni poziom integralności i niezawodności do celów przechowywania lub przesyłania informacji dotyczących bezpieczeństwa.

§ 35. Podsystemy transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej oraz składniki interoperacyjności tych podsystemów powinny spełniać wymagania TSI zawartych w obowiązujących decyzjach Komisji Europejskiej. W przypadku, gdy TSI nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską stosuje się właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, o których mowa w art.25d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Rozdział 4

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

§ 36. 1. Procedury oceny zgodności składników interoperacyjności są przeprowadzane zgodnie z modułami ustalonymi w stosownych decyzjach Komisji Europejskiej.

2. W zakresie wymaganych przez moduły, o których mowa w ust.1, ocena zgodności składników interoperacyjności jest wykonywana przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jeśli w procedurze został postawiony taki wymóg, do której wytwórca lub jego upoważniony przedstawiciel ustanowiony na obszarze Unii Europejskiej zgłosił wniosek

§ 37. Jeżeli składnik interoperacyjności spełnia wymagania zasadnicze oraz postanowienia § 35, które go dotyczą, producent składnika interoperacyjności lub jego upoważniony przedstawiciel opracowuje przed wprowadzeniem składnika interoperacyjności do obrotu deklarację zgodności, w celu potwierdzenia zgodności składnika interoperacyjności z wymogami określonymi w rozporządzeniu.

§ 38. 1. Jeżeli ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel nie wywiążą się ze zobowiązań, jakie nakłada § 37, zobowiązania te będą ciążyły na każdej osobie, która wprowadza składnik interoperacyjności do obrotu.

2. Przepis ust. 1 stosuje się do każdej osoby, która dokonuje montażu składników interoperacyjności lub ich części składowych mających rozmaite pochodzenie, lub która

wytwarza składniki interoperacyjności na swój własny użytek w celu zastosowania ich w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych.

§ 39. 1. Deklaracja zgodności, o której mowa w § 37, powinna zawierać:

- 1) wskazanie podstawy prawnej;
- 2) nazwisko i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela (z podaniem firmy i pełnego adresu, a w przypadku upoważnionego przedstawiciela także powinna podawać firmę wytwórcy lub projektanta);
- 3) opis składnika interoperacyjności (rodzaj, typ);
- 4) opis procedur zastosowanych do określenia zgodności;
- 5) wymagane dla składnika interoperacyjności opisy, a w szczególności warunki stosowania;
- 6) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej (notyfikowanych jednostek certyfikujących włączonych we wspólną procedurę zgodności) i datę wydania certyfikatu z przeprowadzonego badania, gdzie jest to stosowne, z okresem i warunkami ważności certyfikatu;
- 7) wskazanie TSI;
- 8) imię i nazwisko osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

2. Deklaracja zgodności oraz towarzyszące jej dokumenty powinny być oznaczone datą i podpisane.

3. Deklaracja zgodności oraz towarzyszące jej dokumenty powinny być sporządzone w języku polskim.

§ 40. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca, która jest odpowiedzialna za ocenę etapu produkcji ma prawo dostępu do wszystkich pomieszczeń, miejsc i urządzeń, do których dostęp uważa za konieczny do wykonania swojego zadania.

2. Jednostka notyfikowana ma prawo przeprowadzać kontrole w miejscu produkcji (budowy) podsystemu lub wykonywania prób przed oddaniem podsystemu do eksploatacji.

3. Procedury oceny dla celów weryfikacji zgodności poszczególnych podsystemów należy prowadzić zgodnie z postanowieniami właściwych Decyzji Komisji Europejskiej.

§ 41. Jeśli wnioskodawca wykaże, że badania lub weryfikacja dla wcześniejszych wniosków pozostają ważne dla nowych wniosków, notyfikowana jednostka certyfikująca uwzględnia je podczas oceny zgodności.

§ 42. 1. Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu powinna zawierać:

- 1) wskazanie podstawy prawnej;
- 2) nazwisko i adres jednostki kontraktującej lub jej pełnomocnego przedstawiciela (z podaniem firmy i pełnego adresu, a w przypadku pełnomocnego przedstawiciela, także powinna podawać firmę jednostki kontraktującej);
- 3) krótki opis podsystemu;
- 4) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej, która przeprowadziła weryfikację zgodności podsystemu;
- 5) wskazanie TSI;
- 6) wymagane dla podsystemów tymczasowe lub końcowe przepisy, a w szczególności ograniczenia lub warunki dotyczące funkcjonowania;

- 7) jeśli deklaracja jest tymczasowa: okres trwania ważności deklaracji weryfikacji zgodności;
- 8) imię i nazwisko osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

§ 43. Deklarację weryfikacji zgodności zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy przedkłada Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego wraz z dokumentacją techniczną, w celu uzyskania decyzji o oddaniu podsystemu do eksploatacji.

§ 44. Dokumentacja techniczna załączona do deklaracji weryfikacji zgodności musi zawierać:

- 1) dla podsystemu „infrastruktura”:
 - a) plany budowli inżynierskich;
 - b) zapisy zatwierdzeń na wykopy i zbrojenia;
 - c) raporty z wykonanych prób betonu;
- 2) dla pozostałych podsystemów:
 - a) ogólne i szczegółowe rysunki zgodne ze stanem wykonania;
 - b) schematy instalacji elektrycznych i hydraulicznych;
 - c) schematy obwodów sterowniczych;
 - d) opis systemów przetwarzania danych i automatyki;
 - e) instrukcję eksploatacji i utrzymania;
- 3) wykaz składników interoperacyjności włączonych do podsystemu;
- 4) egzemplarze deklaracji zgodności, z którymi składniki interoperacyjności muszą być dostarczane wraz, jeżeli to właściwe, z egzemplarzem zapisów z prób i badań wykonanych przez notyfikowane jednostki certyfikujące na podstawie powszechnie obowiązujących specyfikacji technicznych;
- 5) świadectwo wystawione przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą odpowiedzialną za weryfikację zgodności podsystemu stwierdzające, że projekt jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem i wymieniające wszelkie zastrzeżenia zapisane podczas wykonywania czynności i nie wycofane;
- 6) raporty opracowane przez notyfikowane jednostki certyfikujące w ramach ich zadań, o których mowa w § 40 ust. 3 i 4.

§ 45. Egzemplarz dokumentacji technicznej, o której mowa w § 43 i § 44, musi być przechowywany przez zarządcę infrastruktury lub przewoźnika kolejowego przez cały okres użytkowania podsystemu.

§ 46. Wszystkie dokumenty i korespondencja związana z procesem weryfikacji zgodności podsystemu muszą być pisane w języku polskim.

Rozdział 5

Przepis końcowy

§ 47. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie jest realizacją zobowiązania ministra właściwego do spraw transportu do wydania przepisów wykonawczych na podstawie nowego art.25u. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, przewidzianego w jej nowym rozdziale 4a.

Rozporządzenie wprowadza wykaz składników interoperacyjności podsystemów, zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei oraz procedury oceny zgodności i odpowiednie deklaracje zgodności dla **transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej**.

Projektowane rozporządzenie ma stanowić uzupełnienie implementacji dyrektywy 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności **transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej** – w zakresie jaki nie mógł być zrealizowany w ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności oraz w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym po jej uzupełnieniu o nowy Rozdział 4a pt. „Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”.

Przepisy projektowanego rozporządzenia przewidują stosowanie związanych z implementowaną dyrektywą, decyzji Komisji Europejskiej wprowadzających tzw. TSI - tj. techniczne specyfikacje interoperacyjności (po ich publikacji przez KE), które będą ewentualnie obowiązywać bezpośrednio z datą przystąpienia Polski do UE lub później – zależnie od daty ich publikacji.

Charakterystyczną cechą materii regulowanej rozporządzeniem jest jej równoczesne podporządkowanie kilku ustawom gałęziowym. Pociąga to za sobą konieczność jednoczesnego dostosowania przepisów rozporządzenia (terminologii, instytucji) do kilku różnych systemów pojęciowych. Prócz systemu oceny zgodności rozporządzenie musi się również dostosować m.in. do języka ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

W 1 rozdziale rozporządzenia zdefiniowano jego zakres przedmiotowy. Kolejne przepisy rozdziału 2 "Wykaz składników interoperacyjności podsystemów" odnoszą się do klasyfikacji elementów (później - składników interoperacyjności) systemu kolei konwencjonalnej w podziale na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. W rozdziale tym zawarto definicje każdego z podsystemów, jego podstawowe elementy.

Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei (rozdz. 3) odwołują się do wymogów zdefiniowanych w dyrektywie 2001/16/WE. Podsystemy transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej oraz składniki interoperacyjności tych podsystemów powinny spełniać wymagania TSI zawartych w decyzjach Komisji Europejskiej. W przypadku, gdy TSI nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską stosuje się właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, o których mowa w art.25d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (§35). Spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei w znacznej części oznacza pośrednie odwołanie się do innych regulacji i systemów oceny, np. – do obowiązujących przepisów z zakresu ochrony środowiska i przeciwpożarowej.

W zakresie oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności (rozdział 4) wskazano na kryteria tej oceny. Należy zauważyć, że znaczna część charakterystyk poddawanych ocenie zgodności ma zastosowanie dla ocen według innych przepisów. Na przykład parametry linii kolejowej (przechyłka, promień łuku) służą do oceny dopuszczalności ruchu i oceny jego bezpieczeństwa – natomiast w odniesieniu do interoperacyjności chodzi o zharmonizowanie wartości tych parametrów w poszczególnych krajach członkowskich UE. Poprzez tę harmonizację ma być zapewnieni ona interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terenie krajów UE.

Procedury oceny zgodności powinny również podlegać warunkom ustalonym w TSI, wprowadzonych przez Komisję w drodze decyzji. Procedury prowadzić będą do wystawiania deklaracji zgodności składnika interoperacyjności lub deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu. Podstawą sporządzenia tych deklaracji będzie certyfikacja przeprowadzona przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą. Procedurę prowadzącą do wystawienia deklaracji zgodności składnika interoperacyjności zilustrowano na rysunku 1, a na rysunku 2 procedurę poprzedzającą wystawienie deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu.. Oddanie podsystemów do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej musi być poprzedzane decyzjami Prezesa UTK, wydanymi na podstawie deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu wraz z odpowiednią dokumentacją techniczną (rys. 2).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie jest realizacją zobowiązania ministra właściwego do spraw transportu do wydania przepisów wykonawczych na podstawie nowego art.25u. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, przewidzianego w jej nowym rozdziale 4a.

2. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje prawne

Proponowane regulacje prawne dotyczyć będą zarządców interoperacyjnej infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących interoperacyjne pojazdy kolejowe oraz producentów i wykonawców tych budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych.

3. Wyniki przeprowadzonych konsultacji.

W trakcie prac nad projektem przeprowadzono konsultacje z Centrum Naukowo - Technicznym Kolejnictwa, ze spółkami PKP oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego.

Uwzględniono większość zgłoszonych w trakcie konsultacji uwag.

4. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych.

Zgodnie z tym co podano w uzasadnieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym – przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 27 stycznia 2004 r. - Wdrożenie projektu spowoduje konieczność wzmocnienia obsady kadrowej Urzędu Transportu Kolejowego o dodatkowe 20 etatów, tj.: 4 etaty w 2004 r., 12 etatów w 2005 r. i 4 etaty w 2006 r..

Koszt kadrowego wzmocnienia kształtuje się na poziomie 151,2 tys. zł. w 2004 r. i 453,6 tys. zł. w 2005 r. oraz 151,2 tys. zł. w roku 2006 r. (łącznie 756 tys. zł. z budżetu państwa).

Wydatki pozapłacowe przewidziane na lata 2004-2005, związane głównie z wykonywaniem badań laboratoryjnych oraz kontroli spełniania warunków interoperacyjności, a także pozyskiwaniem i wymianą informacji oraz prowadzeniem szkoleń, kształtują się odpowiednio: - w roku 2004 r. 1 235 tys. zł., - w 2005 r. 1 730 tys. zł.

Koszty wzmocnienia obsady kadrowej UTK związane są z wdrożeniem dyrektyw o interoperacyjności kolei – **przy czym prawie w całości w związku dyrektywą dotyczącą**

transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej - a nie z wdrożeniem systemu nadzoru rynku – z ustawy o systemie oceny zgodności.

Natomiast koszty pozapłacowe w roku 2004 są oszacowane przy założeniu, że będą pokryte ze środków przewidzianych w budżecie na działalność UTK oraz z rezerwy celowej na wdrożenie systemu nadzoru rynku – z ustawy o systemie oceny zgodności.

Wpływów z opłat za czynności Prezesa UTK w 2004 nie przewiduje się. W kolejnych latach przyjmuje się, że wpływy będą nieregularne, gdyż związane są z trudnym do przewidzenia zainteresowaniem podmiotów gospodarczych do akredytowania się w zakresie interoperacyjności kolei oraz stopniowym wprowadzaniem technicznych specyfikacji.

Skutki ekonomiczne dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych związane z dostosowaniem kolei w Polsce do interoperacyjności, są szacowane na kwotę 25 mld zł w ciągu 10 lat.

b) rynek pracy:

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na rynek pracy.

c) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki:

. Przewiduje się wpływ projektowanej ustawy i rozporządzenia na konkurencyjność wewnętrzną gospodarki poprzez poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu samochodowego. W zakresie konkurencyjności zewnętrznej gospodarki - przewiduje się zwiększenie zagrożenia PKP Cargo S.A. konkurencją przewoźników z innych krajów UE, w zakresie przewozów towarowych. Wprowadzenie przepisów rozporządzenia będzie wpływać na praktykę inżynierską w zakresie budowy, remontów i modernizacji kolei konwencjonalnej i jej elementów, gdyż wykonawcy takich robót i producenci będą musieli, działając z należytą starannością, uwzględniać ewentualną perspektywę rozszerzania sieci transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na obszarze Rzeczypospolitej na wszystkie istniejące linie.

d) sytuację i rozwój regionalny:

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

5. Korzyści społeczne:

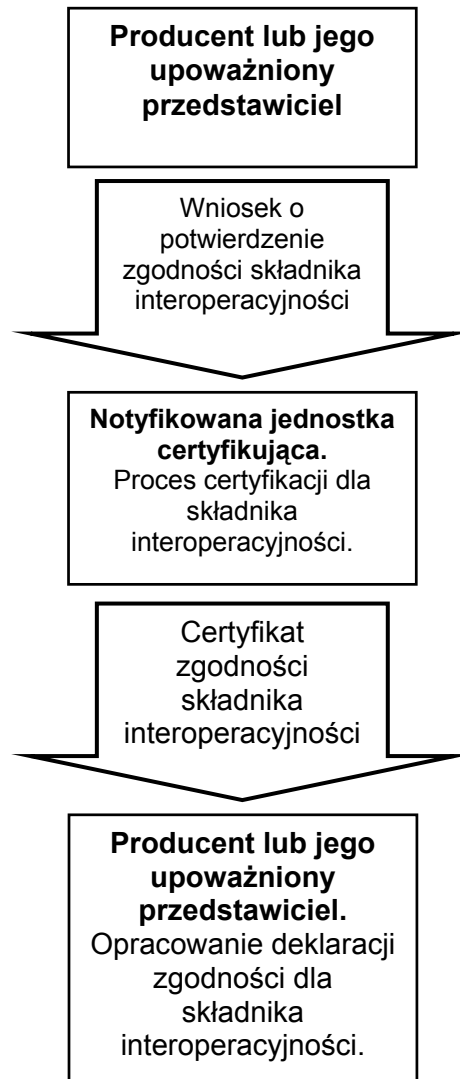
Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości w tej postaci, że polskie koleje wejdą w skład systemu kolei europejskich i będą podlegać eksploatacyjnemu ujednoczeniu przekraczającemu dzisiejsze standardy z pozytywnym skutkiem dla jakości oferty transportu kolejowego.

**Syntetyczna tabela zgodności treści projektowanego rozporządzenia
z przepisami dyrektywy 2001/16/WE**

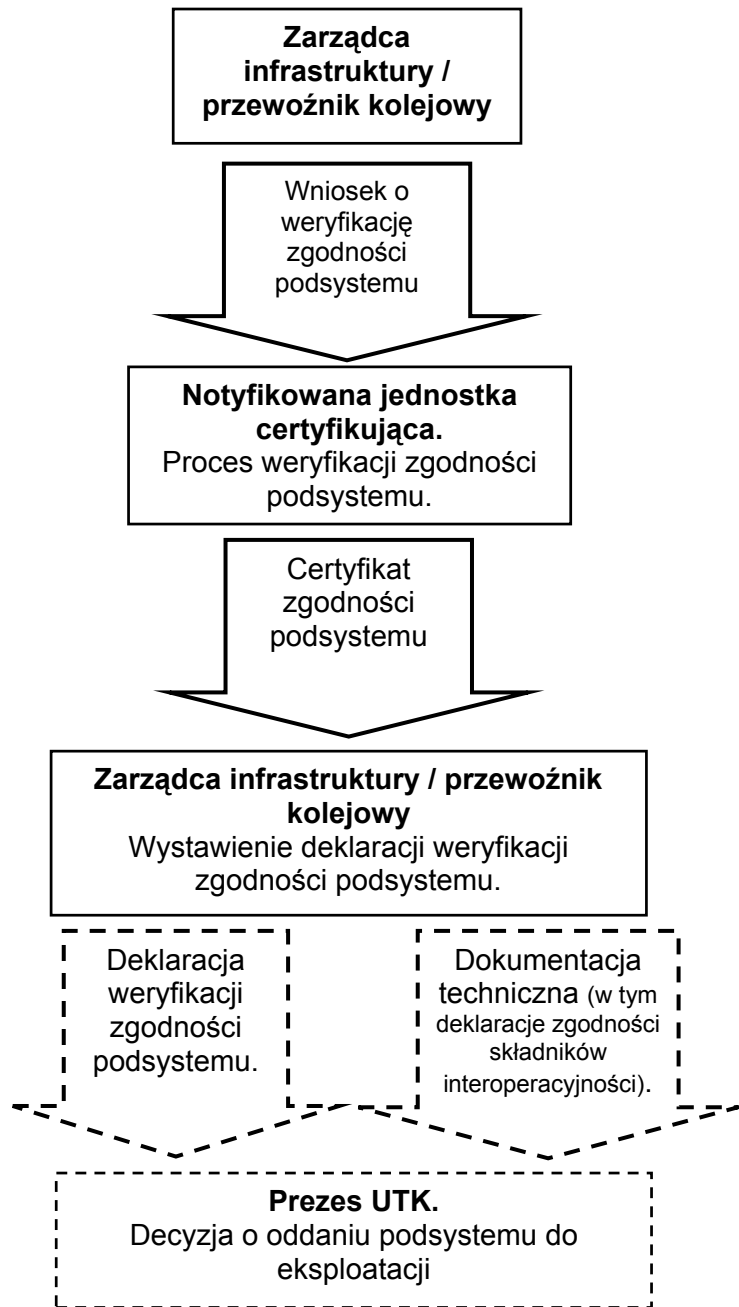
Lp.	Przepis dyrektywy (art.,ust.)	Przepis projektowanego rozporządzenia (§, ust.)	Uwagi
1.	1 – ogólny cel regulacji	1, 2	
2.	2 – definicje pojęć	3	W definicjach ujętych w projektowanym rozp. nie uwzględniono definicji wprowadzonych do ustawy o transporcie kolejowym
3.	3 – określenie zakresu dyrektywy (3,1) i relacji do prawa UE (3,2)		Dyrektywa skierowana do Państwa, uwzględniona przy tworzeniu przepisów
4.	4 - ustanowienie (4,1) i wyższość (4,2) wymagań zasadniczych	12 (13-17)	
5.	5,1 – deklaracja objęcia każdego z podsystemów odrębnymi TSI		Deklaracja prawodawcy europejskiego, nie mająca zastosowania w polskim prawie wewnętrznym
6.	5,2 – nakaz zgodności podsystemów z TSI	35	
7.	5,3 – deklaracja zakresu i funkcji TSI		Deklaracja prawodawcy europejskiego, nie mająca zastosowania w polskim prawie wewnętrznym
8.	5,4 – deklaracja niesprzeczności TSI z prawem wewnętrznym		
9.	5,5 – deklaracja funkcji TSI jako integratora systemu		
10.	6 – Sposób (tryb) stanowienia TSI		Przepis prawnomiędzynarodowy, funkcja poza kompetencją państwa (TSI są przepisami międzynarodowymi). Jawność i przejrzystość ustanawiania TSI
11.	7, – zwolnienie ze stosowania TSI		Ustawa o tk
12.	8 – obowiązki państwa w zakresie dostępności składników interoperacyjności		Ustawa o tk
13.	9 – zakaz wprowadzania ograniczeń dostępności składników interoperacyjności		Ustawa o tk
14.	10, 1-2 – deklaracja zgodności wyróżnikiem składników interoperacyjności	37	
15.	10,3 – odwołanie do <i>Dziennika</i> WE jako promulgatora wymagań		Deklaracja prawodawcy europejskiego o sposobie publikacji wymagań – sprawa ponadpaństwowa
16.	10,4 – obowiązek publikacji przep. krajowych inkorporujących przepisy UE		Obowiązek będzie wykonany przez wydanie rozporządzenia
17.	10,5 – obow. notyfikacji własnych wymagań		Ustawa o tk
18.	11 – tryb derogacji		Przepis prawnomiędzynarodowy w tym sensie, że nakłada na państwo obowiązki wobec struktur międzynarodowych (Komisja)
19.	12,1 – działania Państwa w razie niewłaściwego wprowadzania standardów europejskich		Ustawa o tk

20.	12, 2 – 4 – konsekwencje prawnomiędzynarodowe stwierdzenia nieinteroperacyjności składnika		Ustawa o tk
21.	13,1 – stosowanie TSI warunkiem sporządzania deklaracji zgodności	37	
22.	13,2 – ocena zgodności	36	
23.	13,3 – uniwersalne znaczenie deklaracji zgodności	37	
24.	13,4 – uniwersalizm obowiązku badania zgodności	38	
25.	13,5 – reakcja na wady deklaracji		Ustawa o tk
26.	14 – uruchamianie podsystemów		Ustawa o tk
27.	15 –zakaz ograniczania systemu kolei konwencjonalnej		Ustawa o tk
28.	16 – TSI podstawą oceny interoperacyjności (16,1-2), dopuszczalność stosowania innych reguł przy braku TSI	5 – 46	Ogólny wymóg dyrektywy został skonsumowany szczegółowymi przepisami rozporządzenia.
29.	17 – podstawa (mechanizm) rewizji TSI		Przepis prawnomiędzynarodowy, dotyczy trybu działania na poziomie ponadpaństwowym
30.	18 – funkcje jednostki notyfikowanej	40-41	Nie dokonano szczegółowego przypisania przepisów art. 18 do § rozporządzenia, gdyż procedura rozporządzenia jest w porównaniu do dyrektywy bardzo szczegółowa
31.	19 – weryfikacja interoperacyjności dokonywana na poziomie ponadpaństwowym		Przepis prawnomiędzynarodowy, reguluje procedurę weryfikacyjną prowadzoną przez Komisję
32.	20 – tryb upoważniania jednostek notyfikowanych 20,1 – powiadamianie Komisji 20,2 - ocena jednostek 20,3 – cofanie uprawnień 20,4 – weryfikacja przez Komitet międzynarodowy 20,5 – odwołanie do Komitetu		Ustawa o tk
33.	21 - unijny komitet interoperacyjności		Przepis prawnomiędzynarodowy, powołujący komitet zrzeszający przedstawicieli Krajów Członkowskich
34.	22 – tryb usuwania niezgodności na poziomie międzynarodowym		jw
35.	23 – tryb wprowadzenia dyrektywy w życie		Nie dotyczy Polski, odnosił się jedynie do krajów należących do UE w chwili wejścia w życie dyrektywy
36.	24 – rejestry infrastruktury i taboru		Ustawa o tk
37.	25 – ocena realizacji dyrektywy		Nie dotyczy Polski, tryb raportowania realizacji dyrektywy przez Komisję Parlamentowi i Radzie
38.	26- postulat starannego i aktywnego działania państwa w przypadkach odstępstw od wymagań interoperacyjności		Ustawa o tk
39.	27 – implementacja dyrektywy		Ustawa o tk, ustawa o systemie oceny zgodności, niniejsze rozporządzenia
40.	28 – raporty komisji Europejskiej		Nie dotyczy Polski
41.	Załącznik 1 – definicja systemu poprzez definicję składników	4	

42.	Załącznik 2 – podsystemy; wyszczególnienie składników	5– 11	
43.	Załącznik 3 –zasadnicze wymagania	13- 17	
44.	Załącznik 4 – ocena zgodności składników interoperacyjności i treść deklaracji zgodności	36-39	Niektóre, wymagające tego ogólne postanowienia załącznika zostały ujęte w projekcie
45.	Załącznik 5 – treść deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu	42	
46.	Załącznik 6 – ocena zgodności dla podsystemów	40	
47.	Załącznik 7 – jednostki notyfikowane – wymagania		Ustawa o tk
48.	Załącznik 8 – zasady funkcjonowania JRB		Nie dotyczy Polski



Rys. 1.



Rys. 2.