

1697**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 29 czerwca 2004 r.

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

Na podstawie art. 25t ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

przy obsłudze pociągów oraz umożliwiający przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym.

Rozdział 1**Rozdział 2****Przepisy ogólne****Wykaz składników interoperacyjności podsystemów transeuropejskiego systemu**

§ 1. Rozporządzenie określa:

§ 3. 1. W podsystemie strukturalnym o nazwie:

- 1) wykaz składników interoperacyjności podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, zwanego dalej „transeuropejskim systemem”;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu;
- 4) procedury oceny zgodności składników interoperacyjności oraz treść deklaracji zgodności składnika interoperacyjności.

- 1) infrastruktura — wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- a) szyna,
- b) system przytwierdzeń szyn,
- c) podkład i podrozjazdnicza,
- d) rozjazd kolejowy,
- e) skrzyżowanie torów kolejowych;

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ERTMS — ujednolicony, europejski system zarządzania ruchem kolejowym obejmujący systemy ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R;
- 2) ERTMS/ETCS — system sterowania pociągiem nadzorujący, w czasie rzeczywistym, zgodność prowadzenia przez maszynistę pojazdu kolejowego ze wskazaniami sygnalizatorów;
- 3) ERTMS/GSM-R — globalny system kolejowej radiokomunikacji ruchomej zapewniający łączność głosową pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego a pracownikami zatrudnionymi

- 2) energia — wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- a) górna sieć jezdna,
- b) pantograf,
- c) nakładka stykowa;

- 3) sterowanie — wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- a) pokładowe, w tym:
 - platforma sprzętowo-programowa,
 - jednostka centralna, stanowiąca główne sterujące urządzenie wykonawcze,
 - rejestrator,
 - odometr,
 - specyficzne moduły transmisyjne służące do pobierania informacji z przytorowych urządzeń systemów sterowania pociągiem w transeuropejskim systemie,
 - urządzenia stanowiące wyposażenie taboru kolejowego wchodzące w skład ERTMS/GSM-R,

- b) przytorowe, w tym:

- platforma sprzętowo-programowa,
- jednostka centralna, stanowiąca główne urządzenie wykonawcze centrum sterowania radiowego,
- eurobalisa,
- europętla,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia dyrektywy 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).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959 i Nr 97, poz. 962.

- koder do eurobalisy,
- koder do europętli;

4) tabor — wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- a) sprzęgi instalowane na końcach składu pociągu,
- b) koło,
- c) elementy przyłączeniowe współpracujące z urządzeniami podsystemu funkcjonalnego o nazwie utrzymanie,
- d) oświetlenie i urządzenia ostrzegania instalowane na końcach składu pociągu,
- e) szyba czołowa w kabinie maszynisty.

2. W podsystemie funkcjonalnym o nazwie utrzymanie wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

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

Rozdział 3

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

§ 4. 1. Części składowe transeuropejskiego systemu powinny być projektowane, konstruowane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo funkcjonowania systemu.

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

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

- 1) taki sposób, aby wytrzymywały normalne lub wyjątkowe obciążenia, którym będą poddawane podczas ich eksploatacji;
- 2) sposób minimalizujący skutki awarii mających wpływ na poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu.

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

5. Urządzenia obsługiwane przez pracowników kolejowych lub pasażerów powinny być zaprojektowane

w taki sposób, aby w dających się przewidzieć przypadkach ich użycia niezgodnie z instrukcjami obsługi nie zmniejszały poziomu bezpieczeństwa tych osób.

§ 5. Części składowe transeuropejskiego systemu związane z ruchem pociągów powinny być monitorowane i utrzymywane w sposób zapewniający ich prawidłową eksploatację w zakładanych warunkach.

§ 6. 1. Materiały stosowane do budowy i utrzymania transeuropejskiego systemu nie powinny stanowić zagrożenia dla zdrowia osób mających do nich dostęp.

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

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

2. Materiały stosowane do budowy i utrzymania transeuropejskiego systemu powinny zapobiegać, zwłaszcza w razie pożaru, emisji oparów lub gazów szkodliwych lub niebezpiecznych dla środowiska.

§ 8. Pojazdy kolejowe i urządzenia zapewniające ich zasilanie z sieci elektroenergetycznej powinny być zaprojektowane i wyprodukowane w taki sposób, aby zapewniały kompatybilność elektromagnetyczną z urządzeniami, instalacjami lub sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać.

§ 9. Charakterystyki urządzeń stacjonarnych stosowanych w infrastrukturze kolejowej wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu powinny zapewniać wzajemną zgodność techniczną tych urządzeń oraz ich zgodność z parametrami technicznymi pojazdów kolejowych używanych w tym systemie.

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

§ 11. W podsystemie strukturalnym o nazwie infrastruktura, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w transeuropejskim systemie, powinny być stosowane środki:

- 1) zapobiegające niepożądanemu dostępowi do urządzeń oraz wtargnięciom do obszarów ich instalacji;
- 2) ograniczające ryzyko narażenia pasażerów na niebezpieczeństwo na stacjach, przez które przejeżdżają, bez zatrzymania, pociągi.

§ 12. Urządzenia, budowle i inne obiekty wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny być wykonane i utrzymane w taki sposób, aby ich funkcjonowanie, w każdych warunkach,

nie obniżało poziomu bezpieczeństwa osób i pojazdów kolejowych eksploatowanych w transeuropejskim systemie.

§ 13. Wpływ funkcjonowania urządzeń i budowli wchodzących w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia na środowisko naturalne nie może przekraczać dopuszczalnych wartości, określonych w przepisach o ochronie środowiska.

§ 14. Urządzenia i budowle wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny:

- 1) umożliwiać pociągom osiągnięcie wymaganych parametrów pracy;
- 2) być kompatybilne z urządzeniami służącymi do odbioru prądu, zamontowanymi na pojazdach kolejowych.

§ 15. 1. Urządzenia wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie sterowanie oraz procedury związane z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny umożliwiać pociągom jazdę przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa.

2. Części składowe podsystemu, o którym mowa w ust. 1, zainstalowane w kabinie maszynisty, powinny umożliwiać prawidłową obsługę pociągu przy uwzględnieniu warunków występujących w transeuropejskim systemie.

§ 16. 1. W podsystemie strukturalnym o nazwie tabor konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby chroniła pasażerów oraz przedziały pasażerskie i obsługi w czasie kolizji lub wykolejenia.

2. Pojazdy kolejowe powinny być:

- 1) wyposażone w:
 - a) systemy hamowania oraz oddziaływania „koło — szyna”, których parametry są zgodne z konstrukcją torów i obiektów inżynierskich oraz z systemami sterowania,
 - b) system awaryjnego oświetlenia o natężeniu i czasie działania zapewniającym wymagany poziom bezpieczeństwa,
 - c) wewnętrzny system nagłaśniający umożliwiający obsłudze pociągu przekazywanie informacji pasażerom;
- 2) projektowane, konstruowane i budowane w:
 - a) sposób ograniczający dostęp osób nieuprawnionych do urządzeń i instalacji elektrycznych znajdujących się pod napięciem,
 - b) taki sposób, aby w przypadku zagrożenia pasażerowie, za pomocą odpowiednich urządzeń, mieli możliwość powiadomienia o nim maszynisty lub innego pracownika zatrudnionego przy obsłudze tego pojazdu,
 - c) taki sposób, aby system otwierania i zamykania drzwi wejściowych zapewniał pasażerom bezpieczeństwo,

d) taki sposób, aby były zapewnione odpowiednio oznakowane wyjścia awaryjne,

e) sposób zapewniający spełnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa w tunelach o długości przekraczającej 1 000 m.

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

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

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

2. Charakterystyki urządzeń do odbioru prądu zamontowanych na pojazdach trakcyjnych powinny umożliwiać im jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną, stosowanych w transeuropejskim systemie.

3. Charakterystyki pojazdów kolejowych powinny umożliwiać im jazdę na liniach kolejowych wchodzących w skład transeuropejskiego systemu.

§ 19. Urządzenia techniczne oraz procedury utrzymania stosowane w podsystemie funkcjonalnym o nazwie utrzymanie nie powinny:

- 1) stanowić zagrożenia dla zdrowia ludzi;
- 2) przekraczać dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń lub natężeń innego rodzaju uciążliwości dla środowiska.

§ 20. Urządzenia wchodzące w skład podsystemu funkcjonalnego o nazwie utrzymanie powinny być zaprojektowane i wykonane w sposób zapewniający ich bezpieczną eksploatację przy obsłudze pociągów w transeuropejskim systemie.

§ 21. Transeuropejski system, w normalnych warunkach utrzymania, nie powinien powodować powstawania drgań oraz hałasu przekraczających dopuszczalne poziomy określone w przepisach o ochronie środowiska.

§ 22. Stosowane przez zarządców infrastruktury zasady eksploatacji sieci kolejowej oraz kwalifikacje posiadane przez maszynistów i innych pracowników zatrudnionych przy obsłudze pociągów powinny, przy uwzględnieniu warunków występujących w transeuropejskim systemie, zapewniać bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

§ 23. Stosowane przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury zasady eksploatacji i utrzymania transeuropejskiego systemu, w tym systemy zapewnienia jakości jego utrzymania, a także posiadane kwalifikacje i szkolenia odbyte przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach utrzymania powinny zapewniać bezpieczeństwo, niezawodność, dyspozycyjność i efektywność transeuropejskiego systemu.

Rozdział 4

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

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

- 1) o nazwie infrastruktura — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca TSI odnoszącej się do podsystemu infrastruktury transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/732/WE) (Dz. Urz. WE L 245 z 12.09.2002);
- 2) o nazwie energia — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej dla zapewnienia interoperacyjności podsystemu energetycznego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/733/WE) (Dz. Urz. WE L 245 z 12.09.2002);
- 3) o nazwie sterowanie — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/731/WE) (Dz. Urz. WE L 245 z 12.09.2002);
- 4) o nazwie tabor — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej dla zapewnienia interoperacyjności podsystemu taboru transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/735/WE) (Dz. Urz. WE L 245 z 12.09.2002);
- 5) o nazwie utrzymanie — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu konserwacji transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/730/WE) (Dz. Urz. WE L 245 z 12.09.2002);
- 6) o nazwie ruch kolejowy — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu działania transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/734/WE) (Dz. Urz. WE L 245 z 12.09.2002).

§ 25. 1. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca in-

frastruktury lub przewoźnik kolejowy, dla potrzeb dokonania oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami, kompletuje dokumentację techniczną.

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

- 1) o nazwie infrastruktura — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca TSI odnoszącej się do podsystemu infrastruktury transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/732/WE);
- 2) o nazwie energia — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej dla zapewnienia interoperacyjności podsystemu energetycznego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/733/WE);
- 3) o nazwie sterowanie — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/731/WE);
- 4) o nazwie tabor — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej dla zapewnienia interoperacyjności podsystemu taboru transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/735/WE);
- 5) o nazwie utrzymanie — decyzja Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu konserwacji transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/730/WE).

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

§ 26. 1. Deklaracja zgodności składnika interoperacyjności powinna zawierać:

- 1) wskazanie dyrektywy, z którą składnik interoperacyjności jest zgodny;
- 2) firmę i adres podmiotu wystawiającego deklarację, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;
- 3) nazwę i typ lub rodzaj składnika interoperacyjności;
- 4) opis modułów zastosowanych przy dokonywaniu oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 5) opis składnika interoperacyjności oraz warunki jego stosowania;
- 6) wskazanie zastosowanych technicznych specyfikacji interoperacyjności;
- 7) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej lub notyfikowanych jednostek certyfikujących,

które uczestniczyły w procedurze oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;

- 8) wskazanie okresu, na jaki został wydany certyfikat zgodności składnika interoperacyjności, oraz warunków jego wydania, jeżeli wydany został na czas określony lub warunkowo;
- 9) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;
- 10) datę wystawienia deklaracji zgodności.

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

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

- 1) wskazanie dyrektywy, z którą podsystem jest zgodny;
- 2) firmę i adres podmiotu wystawiającego deklarację, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;
- 3) ogólny opis podsystemu;
- 4) określenie dokumentacji związanej z przeprowadzoną weryfikacją zgodności podsystemu;

5) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać system, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;

- 6) firmę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej, która uczestniczyła w procedurze oceny zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami;
- 7) termin ważności deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu, jeżeli została wydana na czas określony;
- 8) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji zgodności podsystemu lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;
- 9) datę wystawienia deklaracji weryfikacji zgodności.

2. Deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu powinna być sporządzona w języku polskim, a dla podsystemu strukturalnego o nazwie tabor — również w języku wskazanym przez podmiot, który poddał podsystem ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami.

Rozdział 5

Przepis końcowy

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

Minister Infrastruktury: *K. Opawski*