

64

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 7 stycznia 2008 r.

zmieniające rozporządzenie 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. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. U. Nr 162, poz. 1697) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Wykaz składników interoperacyjności podsystemów transeuropejskiego systemu określonych w art. 25a ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym określa załącznik do rozporządzenia.”;

2) w § 24 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) o nazwie sterowanie — decyzja Komisji z dnia 7 listopada 2006 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2006/860/WE) (Dz. Urz. UE L 342 z 07.12.2006, str. 1 i L 67 z 07.03.2007, str. 13);”;

3) w § 25:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 1, obejmuje:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Komisji 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniającej załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. Urz. WE L 141 z 02.06.2007, str. 63).

- 1) wykaz włączonych do podsystemu składników interoperacyjności;
- 2) kopie deklaracji zgodności składników interoperacyjności, jeżeli są wymagane, wraz z obliczeniami oraz kopiami protokołów prób i badań przeprowadzonych przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych;
- 3) certyfikat zgodności podsystemu wraz z:
 - a) obliczeniami,
 - b) zastrzeżeniami notyfikowanej jednostki certyfikującej zgłoszonymi przy wykonywaniu czynności związanych z oceną zgodności, które nie zostały przez nią wycofane,
 - c) sprawozdaniem notyfikowanej jednostki certyfikującej z przeprowadzonych inspekcji i kontroli,
 - d) pośrednimi certyfikatami zgodności podsystemu i pośrednimi deklaracjami weryfikacji zgodności podsystemu, jeżeli zostały wydane;
- 4) dokumenty techniczne konieczne do przeprowadzenia weryfikacji zgodności podsystemu i potwierdzenia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami, a w szczególności plany inżyniersko-konstrukcyjne oraz dokumenty techniczne powstałe podczas weryfikacji zgodności podsystemu i potwierdzające jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami, a w szczególności protokoły odbioru prac ziemnych i uzbrojenia, protokoły prób i kontroli betonu — dla podsystemu o nazwie infrastruktura;
- 5) dokumenty techniczne konieczne do przeprowadzenia weryfikacji zgodności podsystemu i potwierdzenia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami, a w szczególności schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowniczych, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania oraz dokumenty techniczne powstałe podczas weryfika-

cji zgodności podsystemu i potwierdzające jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami, a w szczególności ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze — dla wszystkich podsystemów, z wyjątkiem podsystemu o nazwie infrastruktura.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Zawartość dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1, powinna spełniać również wymagania określone dla podsystemu o nazwie:

- 1) infrastruktura — w decyzji Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącej 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) energia — w decyzji Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącej 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) sterowanie — w decyzji Komisji z dnia 7 listopada 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności pod-

systemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniającej załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (2006/860/WE);

4) tabor — w decyzji Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącej 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) utrzymanie — w decyzji Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu konserwacji transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (2002/730/WE).”;

4) dodaje się załącznik do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

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

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 stycznia 2008 r. (poz. 64)

WYKAZ SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI PODSYSTEMÓW TRANSEUROPEJSKIEGO SYSTEMU KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI

- | | |
|--|--|
| 1. W podsystemie strukturalnym o nazwie: | a) górna sieć jezdna, |
| 1) infrastruktura — wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności: | b) pantograf, |
| a) szyna, | c) nakładka stykowa; |
| b) system przytwierdzeń szyn, | 3) sterowanie — wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności: |
| c) podkład i podrojazdnicca, | a) pokładowe, w tym: |
| d) rozjazd kolejowy, | — pokładowy ERTMS/ETCS, |
| e) skrzyżowanie torów kolejowych; | — pokładowa platforma bezpieczeństwa, |
| 2) energia — wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności: | — rejestrator danych dotyczących bezpieczeństwa, |

- odometr,
 - zewnętrzny STM,
 - pokładowy ERTMS/GSM-R,
- b) przytorowe, w tym:
- Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
 - urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
 - eurobalisa,
 - europętla,
 - koder do eurobalisy,
 - koder do europętli,
 - przytorowa platforma bezpieczeństwa;
- 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.