

Warszawa, dnia 10 maja 2012 r.

Poz. 492

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2 maja 2012 r.

w sprawie interoperacyjności systemu kolei²⁾

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

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów systemu kolei;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów;
- 4) procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 5) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”;
- 6) podmioty wyznaczone do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI, zwane dalej „podmiotami wyznaczonymi”.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) ERTMS – europejski system zarządzania ruchem kolejowym obejmujący systemy ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R;
- 3) ERTMS/ETCS – system sterowania pociągami nadzorujący, w czasie rzeczywistym, zgodność prowadzenia przez maszynistę pojazdu kolejowego ze wskazaniami sygnalizatorów;

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

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:
– dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1),
– dyrektywy Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniającej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 273 z 17.10.2009, str. 12).

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

- 4) ERTMS/GSM-R – przeznaczony dla kolei, cyfrowy, naziemny, system łączności radiowej zapewniający łączność głosową pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego a pracownikami zatrudnionymi przy obsłudze pociągów oraz umożliwiającą przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym;
- 5) STM – specyficzny moduł transmisyjny pośredniczący między urządzeniami pokładowymi ERTMS/ETCS a:
 - a) eksploatowanym na polskich liniach systemem bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, należącym do klasy systemów automatycznego ostrzegania, jakim jest system Samoczynnego Hamowania Pociągu, oraz
 - b) wykorzystywaną na polskich liniach kolejowych funkcją hamowania obszarowego, jaką jest funkcja „radiostop”;
- 6) wnioskodawca – zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, wykonawcę modernizacji, inwestora, podmiot zamawiający albo importera pojazdu kolejowego, który występuje do notyfikowanej jednostki certyfikującej, a w przypadku pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI – do podmiotu wyznaczonego, z wnioskiem o przeprowadzenie procedury weryfikacji podsystemu;
- 7) pojazd kolejowy niezgodny z TSI – pojazd kolejowy określony w TSI jako przypadek szczególny lub punkt otwarty, lub nieujęty we właściwej TSI, lub niespełniający w całości lub w części zasadniczych wymagań określonych we właściwych TSI, lub objęty odstępstwami, o których mowa w art. 25f ustawy.

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

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

§ 5. Dla systemu kolei konwencjonalnych procedury weryfikacji WE podsystemów oraz procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami, z uwzględnieniem § 7 i 8, określa dla podsystemu:

1) infrastruktura:

- a) decyzja Komisji nr 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2011, str. 53),
- b) w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 72), zwana dalej „decyzją Komisji nr 2008/164/WE”,
- c) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 1), zwana dalej „decyzją Komisji nr 2008/163/WE”;

2) energia:

- a) decyzja Komisji nr 2011/274/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2011, str. 1),
- b) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE;

3) sterowanie:

- a) decyzja Komisji nr 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 51 z 23.02.2012, str. 1), zwana dalej „decyzją Komisji nr 2012/88/UE”,
- b) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE;

4) tabor:

- a) pojazdy trakcyjne:
 - decyzja Komisji nr 2011/291/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 139 z 26.05.2011, str. 1), zwana dalej „decyzją Komisji nr 2011/291/UE”,

- w aspekcie hałasu – decyzja Komisji nr 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 99 z 13.04.2011, str. 1), zwana dalej „decyzją Komisji nr 2011/229/UE”,
- w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE,
- w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja Komisji nr 2008/164/WE,
- w aspekcie pokładowych urządzeń sterowania ruchem ERTMS – decyzja Komisji nr 2012/88/UE,

b) wagony towarowe:

- decyzja Komisji nr 2006/861/WE z dnia 28 lipca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 344 z 08.12.2006, str. 1) zmieniona decyzją Komisji nr 2009/107/WE z dnia 23 stycznia 2009 r. zmieniającą decyzje 2006/861/WE i 2006/920/WE w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 45 z 14.02.2009, str. 1),
- w aspekcie hałasu – decyzja Komisji nr 2011/229/UE,
- w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE,

c) wagony pasażerskie:

- decyzja Komisji nr 2011/291/UE,
- w aspekcie hałasu – decyzja Komisji nr 2011/229/UE,
- w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE,
- w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja Komisji nr 2008/164/WE,

d) tabor kolejowy specjalny, przeznaczony do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej:

- decyzja Komisji nr 2011/291/UE,
- w aspekcie hałasu – decyzja Komisji nr 2011/229/UE,
- w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE,
- w aspekcie pokładowych urządzeń sterowania ruchem ERTMS – decyzja Komisji nr 2012/88/UE;

5) ruch kolejowy – decyzja Komisji nr 2011/314/UE z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 144 z 31.05.2011, str. 1);

6) aplikacje telematyczne:

- a) dla przewozów pasażerskich – rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 123 z 12.05.2011, str. 11), zwane dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) nr 454/2011”,
- b) dla przewozów towarowych – rozporządzenie Komisji (WE) nr 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 13 z 18.01.2006, str. 1).

§ 6. Dla systemu kolei dużych prędkości procedury weryfikacji WE podsystemów oraz procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami określa dla podsystemu:

1) infrastruktura:

- a) decyzja Komisji nr 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 77 z 19.03.2008, str. 1),
- b) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE,
- c) w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja Komisji nr 2008/164/WE;

2) energia:

- a) decyzja Komisji nr 2008/284/WE z dnia 6 marca 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 104 z 14.04.2008, str. 1),
- b) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE;

3) sterowanie:

- a) decyzja Komisji nr 2012/88/UE,
- b) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE;

4) tabor:

- a) decyzja Komisji nr 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 84 z 26.03.2008, str. 132),
- b) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE,
- c) w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja Komisji nr 2008/164/WE,
- d) w aspekcie pokładowych urządzeń sterowania ruchem ERTMS – decyzja Komisji nr 2012/88/UE;

5) ruch kolejowy – decyzja Komisji nr 2008/231/WE z dnia 1 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE, i uchylająca decyzję Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r. (Dz. Urz. UE L 84 z 26.03.2008, str. 1) zmieniona decyzją Komisji nr 2010/640/UE z dnia 21 października 2010 r. zmieniającą decyzje 2006/920/WE i 2008/231/WE dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskich systemów kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 280 z 26.10.2010, str. 29);

6) aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich – rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011.

§ 7. 1. W celu przeprowadzenia procedur weryfikacji WE podsystemu strukturalnego wnioskodawca przekazuje dokumentację techniczną notyfikowanej jednostce certyfikującej przeprowadzającej tę procedurę.

2. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 1, w zakresie części podsystemów ujętych w TSI obejmuje:

- 1) dokumenty określające parametry techniczne związane z projektem, w tym ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania, stosownie dla danego podsystemu;
- 2) wykaz włączonych do podsystemu składników interoperacyjności;
- 3) kopie deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, jeżeli takie składniki są zastosowane, wraz z obliczeniami oraz kopiami protokołów prób i badań przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych;
- 4) certyfikat weryfikacji WE 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 weryfikacji WE podsystemu i pośrednimi deklaracjami weryfikacji WE podsystemu, jeżeli są wymagane.

3. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 1, w zakresie typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego nieujętych w TSI obejmuje:

- 1) wykaz włączonych do podsystemu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
- 2) kopie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i typu urządzeń, o których mowa w pkt 1, wraz z:
 - a) wynikami badań typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego lub typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, przeprowadzonymi przez jednostkę upoważnioną,
 - b) dokumentacją techniczną, w tym:
 - warunkami technicznymi wykonania i odbioru,
 - dokumentacją techniczną dla budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego lub dokumentacją techniczno-ruchową dla urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego,

- dowodami bezpieczeństwa lub weryfikacją tego dowodu – w przypadku urządzenia sterowania ruchem kolejowym,
- porozumieniami w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych wraz z ich programem – w przypadku nowych typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego albo konieczności przeprowadzenia prób eksploatacyjnych,
- opinią techniczną wydaną przez zarządcę infrastruktury – w przypadku typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych,
- opinią jednostki organizacyjnej upoważnionej do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego lub typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego.

4. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 1, powinna spełniać również wymagania określone w TSI, o których mowa w § 5 i 6, właściwych dla danego podsystemu.

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

2. Wnioskodawca zapewnia notyfikowanej jednostce certyfikującej dostęp do:

- 1) placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń produkcyjnych lub testujących, oraz do wszelkich innych pomieszczeń, jakie notyfikowana jednostka certyfikująca uzna za konieczne do wykonania swych zadań;
- 2) dokumentacji koniecznej do przeprowadzenia monitorowania, w szczególności planów wdrażania oraz dokumentacji technicznej dotyczącej danego podsystemu lub składnika interoperacyjności.

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

4. Notyfikowana jednostka certyfikująca może:

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

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

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

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

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

§ 9. Procedury weryfikacji podsystemu tabor dla pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

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

- 1) odniesienie do dyrektywy, z którą składnik interoperacyjności jest zgodny;
- 2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację, a w przypadku gdy jest to inny podmiot, to także nazwę i adres tego podmiotu;

- 3) nazwę i typ lub rodzaj składnika interoperacyjności;
- 4) opis modułów zastosowanych przy dokonywaniu oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 5) opis składnika interoperacyjności oraz warunki jego eksploatacji;
- 6) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej lub notyfikowanych jednostek certyfikujących, które uczestniczyły w procedurze oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 7) w razie konieczności wskazanie zastosowanych specyfikacji europejskich;
- 8) wskazanie okresu, na jaki został wydany certyfikat zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, oraz warunków jego wydania, jeżeli wydany został na czas określony lub warunkowo;
- 9) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;
- 10) datę wystawienia deklaracji.

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

§ 11. 1. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu infrastruktura, energia, sterowanie lub tabor dla pojazdów zgodnych z TSI powinna zawierać:

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

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

- 1) wskazanie przepisów krajowych, z którymi podsystem jest zgodny;
- 2) nazwę i adres podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji podsystemu, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;
- 3) ogólny opis podsystemu;
- 4) nazwę i adres podmiotu wyznaczonego, który przeprowadził procedury weryfikacji podsystemu z przepisami krajowymi;
- 5) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej związanej z przeprowadzoną weryfikacją podsystemu;
- 6) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać podsystem, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;

- 7) termin ważności deklaracji weryfikacji podsystemu, jeżeli została wydana na czas określony;
- 8) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;
- 9) datę wystawienia deklaracji.

3. Deklaracje, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być sporządzone w języku polskim oraz w języku wskazanym przez wnioskodawcę.

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

§ 13. Wykaz podmiotów wyznaczonych do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 14. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.⁴⁾

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem 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 oraz z 2008 r. Nr 11, poz. 64 i Nr 182, poz. 1126) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 5 września 2006 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. U. Nr 171, poz. 1230 oraz z 2008 r. Nr 11, poz. 65 i Nr 182, poz. 1127), które zgodnie z art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 230, poz. 1372) tracą moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

WYKAZ SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI DLA PODSYSTEMÓW
SYSTEMU KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI**I. Dla podsystemu strukturalnego:**

1. Infrastruktura:

- 1.1. szyna,
- 1.2. system przytwierdzeń szyn,
- 1.3. podkład i podrozdżadnica,
- 1.4. rozjazd kolejowy i skrzyżowanie torów kolejowych,
- 1.5. złącze do uzupełniania wody.

2. Infrastruktura w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:

- 2.1. urządzenia do przekazywania informacji wizualnych pasażerom,
- 2.2. urządzenia wspomagające wsiadanie,
- 2.3. przyciski,
- 2.4. stanowiska przewijania dzieci,
- 2.5. oznakowanie dotykowe,
- 2.6. automaty biletowe.

3. Energia – sieć trakcyjna.

4. Sterowanie:

4.1. należące do podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”:

- 4.1.1. pokładowy ERTMS/ETCS,
- 4.1.2. odometr,
- 4.1.3. zewnętrzny STM,
- 4.1.4. pokładowy ERTMS/GSM-R,
- 4.1.5. karta SIM GSM-R;

4.2. należące do podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”:

- 4.2.1. Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
- 4.2.2. urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
- 4.2.3. eurobalisa,
- 4.2.4. europętla,
- 4.2.5. koder do eurobalisy,
- 4.2.6. koder do europętli.

5. Tabor:

- 5.1. sprzęgi samoczynne,
- 5.2. urządzenia ciągłowo-zderzne,
- 5.3. półsprzęg holowniczy do holowania i ratownictwa,
- 5.4. szyba przednia kabiny maszynisty,
- 5.5. koła,

- 5.6. światła czołowe,
 - 5.7. światła obrysowe,
 - 5.8. światła końca pociągu,
 - 5.9. sygnały dźwiękowe,
 - 5.10. odbieraki prądu,
 - 5.11. nakładki stykowe,
 - 5.12. złącza i wózki do systemu opróżniania toalet,
 - 5.13. złącza do uzupełniania wody.
6. Tabor dla wagonów pasażerskich w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
- 6.1. kabiny toalet standardowe i uniwersalne przystosowane dla osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich,
 - 6.2. urządzenia do przekazywania informacji (dźwiękowych i wizualnych) pasażerom,
 - 6.3. urządzenia alarmowe dla pasażerów,
 - 6.4. urządzenia wspomagające wsiadanie,
 - 6.5. przyciski,
 - 6.6. stanowiska przewijania dzieci,
 - 6.7. oznakowanie wizualne i dotykowe.

II. Dla podsystemu funkcjonalnego „utrzymanie”:

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

WYKAZ SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI DLA PODSYSTEMÓW SYSTEMU KOLEI KONWENCJONALNYCH

I. Dla podsystemu strukturalnego:

1. Infrastruktura:
 - 1.1. szyny,
 - 1.2. systemy przytwierdzeń,
 - 1.3. podkłady.
2. Infrastruktura w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
 - 2.1. urządzenia do przekazywania informacji wizualnych pasażerom,
 - 2.2. urządzenia wspomagające wsiadanie,
 - 2.3. przyciski,
 - 2.4. stanowiska przewijania dzieci,
 - 2.5. oznakowanie dotykowe,
 - 2.6. automaty biletowe.
3. Energia – sieć jezdna.
4. Sterowanie:
 - 4.1. należące do podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”:
 - 4.1.1. pokładowy ERTMS/ETCS,
 - 4.1.2. odometr,

- 4.1.3. zewnętrzny STM,
- 4.1.4. pokładowy ERTMS/GSM-R,
- 4.1.5. karta SIM GSM-R;

4.2. należące do podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”:

- 4.2.1. Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
- 4.2.2. urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
- 4.2.3. eurobalisa,
- 4.2.4. europętla,
- 4.2.5. koder do eurobalisy,
- 4.2.6. koder do europętli.

5. Tabor:

5.1. dla lokomotyw i wagonów pasażerskich:

- 5.1.1. półsprzęg holowniczy do holowania i ratownictwa,
- 5.1.2. koła,
- 5.1.3. zabezpieczenie przeciwpoślizgowe kół (WSP),
- 5.1.4. światła czołowe,
- 5.1.5. światła sygnałowe,
- 5.1.6. światło końca pociągu,
- 5.1.7. sygnały dźwiękowe,
- 5.1.8. odbierak prądu,
- 5.1.9. nakładki stykowe,
- 5.1.10. wyłącznik szybki,
- 5.1.11. złącza do systemu opróżniania toalet,
- 5.1.12. przyłącze wlotowe do napełniania zbiorników wody;

5.2. dla wagonów towarowych:

5.2.1. konstrukcje i części mechaniczne:

- 5.2.1.1. zderzaki,
- 5.2.1.2. urządzenie sprzęgowe,
- 5.2.1.3. szablony do oznakowań;

5.2.2. współdziałanie pojazdu z torem i kryteria oceny współdziałania:

- 5.2.2.1. wózek i podwozie,
- 5.2.2.2. zestawy kołowe,
- 5.2.2.3. koła,
- 5.2.2.4. osie;

5.2.3. hamowanie:

- 5.2.3.1. zawór rozrządczy,
- 5.2.3.2. przekładnik z ciągłą regulacją ciśnienia dla zmiennego obciążenia/automatyczny hamulec z przełączaniem próżne-ładowane,
- 5.2.3.3. zabezpieczenie przed poślizgiem kół,
- 5.2.3.4. regulator luzu hamulcowego,
- 5.2.3.5. cylinder hamulcowy,

- 5.2.3.6. sprzęgi hamulcowe,
 - 5.2.3.7. kurek końcowy,
 - 5.2.3.8. kurek odcinający,
 - 5.2.3.9. okładzina hamulcowa,
 - 5.2.3.10. klocki hamulcowe,
 - 5.2.3.11. zawór przyspieszacza opróżniania przewodu hamulcowego,
 - 5.2.3.12. zawór ważący i urządzenie przełączające próżne-załadowane;
- 5.3. dla wagonów pasażerskich w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
- 5.3.1. kabiny toalet standardowe i uniwersalne przystosowane dla osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich,
 - 5.3.2. urządzenia do przekazywania informacji (dźwiękowych i wizualnych) pasażerom,
 - 5.3.3. urządzenia alarmowe dla pasażerów,
 - 5.3.4. urządzenia wspomagające wsiadanie,
 - 5.3.5. przyciski,
 - 5.3.6. stanowiska przewijania dzieci,
 - 5.3.7. oznakowanie wizualne i dotykowe.

ZASADNICZE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INTEROPERACYJNOŚCI SYSTEMU KOLEI DLA PODSYSTEMÓW I SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI

1. Wymagania ogólne

1.1. Bezpieczeństwo:

- 1.1.1. Części składowe systemu kolei, mające wpływ na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu, w tym szczególnie związane z ruchem kolejowym, powinny być projektowane, konstruowane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo funkcjonowania systemu kolei, w tym w przypadkach zaburzeń tego funkcjonowania.
- 1.1.2. Parametry dotyczące oddziaływania „tor-pojazd” powinny zapewniać stabilność pociągu gwarantującą jego bezpieczną jazdę z maksymalną dozwoloną prędkością oraz spełniać wymagania oddziaływania taboru na podsystem infrastruktura. Parametry układu hamulcowego powinny zagwarantować zatrzymanie pociągu na danej drodze hamowania przy maksymalnej dozwolonej prędkości na danym odcinku linii kolejowej.
- 1.1.3. Części składowe systemu kolei powinny być projektowane, budowane i konstruowane w taki sposób, aby:
 - 1.1.3.1. wytrzymały normalne lub wyjątkowe obciążenia, którym będą poddawane podczas ich eksploatacji,
 - 1.1.3.2. minimalizowały skutki awarii mających wpływ na poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu.
- 1.1.4. Części składowe systemu kolei uważa się za spełniające warunki bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei opisane w pkt 1.1.1–1.1.3, w przypadku gdy:
 - 1.1.4.1. w procesie projektowania, konstruowania, wytwarzania, montowania, budowy, utrzymywania i monitorowania części składowych systemu kolei stosowano parametry jakościowe oraz środki ostrożności opisane we właściwych normach przyjętych przez Europejski Komitet Normalizacyjny oraz Polski Komitet Normalizacyjny w zakresie co najmniej równym minimalnym parametrom jakościowym oraz minimalnym sugerowanym środkiem ostrożności lub nieprzekraczającym maksymalnym parametrom jakościowym oraz maksymalnym sugerowanym środkiem ostrożności,
 - 1.1.4.2. są one projektowane, konstruowane, wytwarzane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane z zastosowaniem odpowiednich regulacji znajdujących się w wykazie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.
- 1.1.5. Konstrukcja pojazdów kolejowych oraz budowli i urządzeń wchodzących w skład linii kolejowych systemu kolei, jak i rodzaj stosowanych w nich materiałów powinny w przypadku pożaru ograniczać powstawanie i rozprzestrzenianie się ognia i dymu oraz skutki ich działania.
- 1.1.6. Urządzenia obsługiwane przez pracowników kolejowych lub pasażerów powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby w dających się przewidzieć przypadkach ich użycie, w sposób zgodny z instrukcjami obsługi, nie zagrażało zdrowiu ani nie zmniejszało poziomu ogólnego bezpieczeństwa.

1.2. Niezawodność i bezpieczeństwo:

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

1.3. Zdrowie:

- 1.3.1. w pojazdach kolejowych oraz infrastrukturze kolejowej nie wolno używać materiałów mogących, z powodu sposobu ich użycia, stanowić zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp,
- 1.3.2. materiały, o których mowa w pkt 1.3.1, powinny być wybierane i wykorzystywane w sposób zapewniający ograniczenie, zwłaszcza w przypadku pożaru, emisji szkodliwych i niebezpiecznych oparów lub gazów, w tym produktów termicznego rozkładu i spalania.

1.4. Ochrona środowiska naturalnego:

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

- 1.4.2. materiały stosowane do budowy i utrzymania elementów systemu kolei nie powinny emitować, zwłaszcza w przypadku pożaru, oparów lub gazów oraz produktów termicznego rozkładu i spalania szkodliwych lub niebezpiecznych dla środowiska,
- 1.4.3. pojazdy kolejowe i urządzenia zapewniające ich zasilanie z sieci elektroenergetycznej powinny być zaprojektowane i wyprodukowane w taki sposób, aby zapewniały kompatybilność elektromagnetyczną z urządzeniami, instalacjami lub sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać,
- 1.4.4. funkcjonowanie systemu kolei musi opierać się na przestrzeganiu istniejących przepisów w zakresie poziomu hałasu,
- 1.4.5. funkcjonowanie systemu kolei nie może powodować osiągnięcia niedopuszczalnego poziomu drgania gruntu w odniesieniu do działań i obszarów położonych w pobliżu infrastruktury kolejowej i będących w normalnym stanie utrzymania.

1.5. Zgodność techniczna:

- 1.5.1. charakterystyki urządzeń stacjonarnych stosowanych w infrastrukturze kolejowej wchodzącej w skład systemu kolei powinny zapewniać wzajemną zgodność techniczną tych urządzeń,
- 1.5.2. parametry techniczne pojazdów kolejowych powinny być zgodne z parametrami technicznymi urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego stosowanych w infrastrukturze kolejowej,
- 1.5.3. w przypadkach tych części systemu kolei, dla których trudno uzyskać zgodność, dopuszcza się stosowanie rozwiązań tymczasowych, pozwalających docelowo uzyskać zgodność.

2. Wymagania dla podsystemu infrastruktura

- 2.1. Infrastruktura kolejowa wchodząca w skład systemu kolei, do której mają dostęp pasażerowie, powinna być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, aby ograniczała zagrożenia dla ich zdrowia.
- 2.2. W podsystemie infrastruktura, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w systemie kolei, powinny być stosowane środki:
 - 2.2.1. zapobiegające niepożądanemu dostępowi do urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz miejsc ich instalacji,
 - 2.2.2. ograniczające ryzyko narażenia pasażerów na niebezpieczeństwo na stacjach, przez które pociągi przejeżdżają bez zatrzymania.
- 2.3. Podsystem infrastruktura powinien być tak zaprojektowany i wybudowany, aby ograniczyć zagrożenia dla bezpieczeństwa osób, w tym związane z drogami dostępu, ewakuacji, peronami, nośnością elementów konstrukcji, możliwością wystąpienia pożaru. Długie tunele i wiadukty powinny być projektowane, budowane i eksploatowane z uwzględnieniem norm wymaganych w systemie kolei.

3. Wymagania dla podsystemu energia

- 3.1. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz inne obiekty wchodzące w skład podsystemu energia powinny być wykonane i utrzymane w taki sposób, aby ich funkcjonowanie w każdych warunkach nie obniżało poziomu bezpieczeństwa osób, pojazdów kolejowych oraz elementów podsystemu sterowanie eksploatowanych w systemie kolei.
- 3.2. Wpływ funkcjonowania urządzeń i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzących w skład podsystemu energia na środowisko naturalne nie może przekraczać dopuszczalnych wartości określonych w przepisach o ochronie środowiska.
- 3.3. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny:
 - 3.3.1. umożliwiać pojazdom kolejowym osiągnięcie wymaganych parametrów pracy,
 - 3.3.2. być kompatybilne z odbierakami prądu zamontowanymi na pojazdach kolejowych.

4. Wymagania dla podsystemu sterowanie

- 4.1. Urządzenia i budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu sterowanie oraz procedury związane z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny umożliwiać pociągom jazdę przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Części składowe podsystemu zainstalowane w kabinie maszynisty powinny umożliwiać niezakłóconą jazdę pociągu, zgodnie z założonymi warunkami, w całym systemie kolei.

- 4.2. Urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzące w skład podsystemu sterowanie powinny być tak skonstruowane, aby w warunkach awaryjnych zapewniały bezpieczny przejazd pociągu, który otrzymał już zezwolenie na jazdę.
- 4.3. Po wprowadzeniu do użytkowania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego wchodzących w skład podsystemu sterowanie, wprowadzane później części podsystemu o nazwie infrastruktura i nowy tabor powinny być dostosowane do jego wykorzystania.

5. Wymagania dla podsystemu tabor

- 5.1. W podsystemie tabor konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby chroniła pasażerów oraz przedziały pasażerskie i obsługi oraz kabinę maszynisty w czasie kolizji lub wykolejenia.
- 5.2. Tabor poruszający się w tunelach o długości ponad 1000 m powinien być projektowany, budowany i eksploatowany w sposób zapewniający spełnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa z uwzględnieniem przepisów i norm wymaganych w systemie kolei.
- 5.3. Pojazdy kolejowe powinny być:
 - 5.3.1. wyposażone w:
 - 5.3.1.1. systemy hamowania zapewniające charakterystykę hamowania oraz oddziaływania „tor-pojazd”, których parametry są zgodne z konstrukcją torów i obiektów inżynierskich oraz z systemami sygnalizacji,
 - 5.3.1.2. system awaryjnego oświetlenia o natężeniu i czasie działania, zapewniających wymagany poziom bezpieczeństwa,
 - 5.3.1.3. wewnętrzny system nagłaśniający umożliwiający obsłudze pociągu i personelowi nadzoru ruchu przekazywanie informacji pasażerom,
 - 5.3.1.4. urządzenia rejestrujące parametry jazdy, uwzględniające harmonizację zbieranych i przetwarzanych danych,
 - 5.3.2. projektowane, konstruowane, budowane i eksploatowane w taki sposób, aby:
 - 5.3.2.1. zapewnić ograniczony dostęp osób nieuprawnionych do urządzeń i instalacji elektrycznych znajdujących się pod napięciem,
 - 5.3.2.2. w przypadku zagrożenia, za pomocą odpowiednich urządzeń, pasażerowie mieli możliwość powiadomienia o nim maszynisty lub innego pracownika zatrudnionego przy obsłudze tego pojazdu oraz pracownicy zatrudnieni przy obsłudze pojazdu mieli możliwość skontaktowania się z maszynistą,
 - 5.3.2.3. system otwierania i zamykania drzwi wejściowych zapewniał pasażerom bezpieczeństwo,
 - 5.3.2.4. były zapewnione odpowiednio oznakowane wyjścia awaryjne,
 - 5.3.2.5. zapewnione było spełnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa w tunelach o długości przekraczającej 1000 m.
- 5.4. Urządzenia i instalacje elektryczne stanowiące wyposażenie pojazdów kolejowych nie powinny obniżać poziomu bezpieczeństwa i zakłócać funkcjonowania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.
- 5.5. W podsystemie tabor, konstrukcja istotnych dla bezpieczeństwa i eksploatacji elementów wyposażenia pojazdów kolejowych, układów jezdnych, napędowych i hamowania oraz system kontroli i sterowania pojazdem kolejowym powinny, w dających się przewidzieć sytuacjach awaryjnych, umożliwiać jazdę pociągu bez ujemnych skutków dla pozostałych elementów wyposażenia tych pojazdów.
- 5.6. Urządzenia i instalacje elektryczne wchodzące w skład podsystemu tabor powinny być zgodne technicznie z urządzeniami wchodzącymi w skład podsystemu strukturalnego sterowanie.
- 5.7. Charakterystyki odbieraków prądu zamontowanych na pojazdach trakcyjnych powinny umożliwiać im jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną, stosowanych w systemie kolei.
- 5.8. Charakterystyki pojazdów kolejowych powinny umożliwiać im jazdę na tych liniach kolejowych wchodzących w skład systemu kolei, na których jest przewidziana eksploatacja tych pojazdów, z uwzględnieniem warunków klimatycznych.

6. Wymagania dla podsystemu utrzymanie

- 6.1. Urządzenia techniczne oraz procedury utrzymania stosowane w zakładach utrzymania taboru powinny zapewnić bezpieczne funkcjonowanie podsystemu utrzymanie oraz nie powinny:
 - 6.1.1. stanowić zagrożenia dla zdrowia oraz bezpieczeństwa personelu zakładów,
 - 6.1.2. przekraczać dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń lub natężeń innego rodzaju czynników uciążliwych dla środowiska.
- 6.2. Urządzenia wchodzące w skład podsystemu utrzymanie powinny zapewniać bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i wygodę ich użycia przez personel zakładów utrzymania taboru przy obsłudze wszystkich typów pojazdów kolejowych w systemie kolei, dla których zostały one przeznaczone.
- 6.3. Instalacje związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych powinny zapewniać funkcjonowanie gwarantujące obsługę bezpieczeństwo, zdrowie i łatwość obsługi pojazdów kolejowych, na potrzeby których zostały zaprojektowane.

7. Wymagania dla podsystemu ruch kolejowy

- 7.1. Zasady eksploatacji sieci kolejowej oraz kwalifikacje posiadane przez maszynistów i pozostały personel pokładowy, a także przez pracowników zatrudnionych przy zarządzaniu ruchem kolejowym, powinny, przy uwzględnieniu zróżnicowania warunków występujących w ruchu krajowym oraz na granicach państw, zapewniać bezpieczeństwo ruchu kolejowego i efektywność funkcjonowania systemu kolei.
- 7.2. Stosowane przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury zasady eksploatacji i utrzymania systemu kolei, w tym systemy zapewnienia jakości w zakładach utrzymania taboru oraz na stanowiskach zarządzania ruchem kolejowym, a także posiadane kwalifikacje i szkolenia odbyte przez zatrudniony tam personel, powinny zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa funkcjonowania, niezawodność, dyspozycyjność i efektywność systemu kolei.

8. Wymagania dla podsystemu aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i przewozów towarowych

Aplikacje telematyczne stosowane przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych powinny zapewnić jakość usług dotyczących przewozów pasażerskich i towarowych na minimalnym poziomie ustalonym dla systemu kolei, a w szczególności:

- 8.1. bazy danych, oprogramowanie komputerowe i protokoły komunikacyjne, wykorzystywane dla realizacji aplikacji telematycznych, powinny być tak zaprojektowane, aby zapewnić jak największe możliwości wymiany danych pomiędzy różnymi aplikacjami oraz różnymi operatorami systemów telematycznych;
- 8.2. aplikacje telematyczne powinny zapewnić łatwy dostęp do informacji ich użytkownikom;
- 8.3. sposób użycia, modyfikacji, zarządzania i utrzymania baz danych, oprogramowania komputerowego i protokoły komunikacyjne powinny zapewniać efektywność funkcjonowania i jakość systemów telematycznych na poziomie wymaganym w systemie kolei;
- 8.4. eksploatacja systemów telematycznych powinna odbywać się przy zapewnieniu warunków dotyczących ergonomii i ochrony zdrowia użytkowników, określonych odrębnymi przepisami;
- 8.5. powinien zostać zapewniony odpowiedni poziom uczciwości i niezawodności w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa;
- 8.6. gromadzenie i przesyłanie danych powinno być prowadzone z uwzględnieniem zróżnicowania zawartości i struktury danych dotyczących bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei.

PROCEDURY WERYFIKACJI PODSYSTEMU TABOR DLA POJAZDÓW KOLEJOWYCH NIEZGODNYCH Z TSI

I. Warunki i tryb dokonywania weryfikacji

1. Wnioskodawca przed dopuszczeniem do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI powinien poddać każdy jego typ odpowiedniej procedurze weryfikacji, o której mowa w pkt II.
2. Podmiot wyznaczony dokonuje weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei poprzez sprawdzenie jego zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.
3. Podmiot wyznaczony dokonuje weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI zgodnie z procedurą weryfikacji określoną w modułach A i B, o których mowa w pkt II.
4. Podmiot wyznaczony przeprowadza weryfikację pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na podstawie informacji zawartych w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.
5. W procedurze weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot wyznaczony przed wydaniem certyfikatu weryfikacji sprawdza:
 - 5.1. zgodność pojazdu z projektem;
 - 5.2. elementy projektu i budowy.
6. Podmiot wyznaczony, w celu właściwego nadzoru nad jakością, przeprowadza niezapowiedziane wizyty u producenta.
7. Podmiot wyznaczony przeprowadza w pierwszym roku wytwarzania pojazdu niezgodnego z TSI co najmniej dwie wizyty, o których mowa w pkt I.6.
8. Podmiot wyznaczony ustala częstotliwość kolejnych wizytacji na podstawie kryteriów określonych w pkt II.2.3.16.
9. Po dokonaniu procedury weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI określonej w modułach A i B, o których mowa w pkt II, oraz po przeprowadzeniu pozytywnej kontroli parametrów, o których mowa w § 1 pkt 5 niniejszego rozporządzenia, podmiot wyznaczony potwierdza spełnianie zasadniczych wymagań przez ten pojazd, wydając certyfikat weryfikacji podsystemu, na bazie którego wnioskodawca wystawia deklarację weryfikacji podsystemu, którą załącza do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23b ust. 6 ustawy.
10. Podmiot wyznaczony dzieli certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI na dwie części, z których jedna część dotyczy zgodności pomiędzy pojazdem kolejowym z siecią kolejową, a druga część zgodności pojazdu z pozostałymi wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.
11. Deklaracja weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI powinna zawierać informacje, o których mowa w § 11 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.
12. Do deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialny podmiot wyznaczony. Zakres tej dokumentacji obejmuje:
 - 12.1. Dokumenty określające parametry techniczne związane z projektem, w tym ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania, stosownie dla danego podsystemu,
 - 12.2. Wykaz włączonych do podsystemu składników interoperacyjności,
 - 12.3. Kopie deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, jeżeli takie składniki są zastosowane, wraz z obliczeniami oraz kopiami protokołów prób i badań przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych,
 - 12.4. Certyfikat weryfikacji WE podsystemu wraz z:
 - 12.4.1. obliczeniami,
 - 12.4.2. zastrzeżeniami notyfikowanej jednostki certyfikującej zgłoszonymi przy wykonywaniu czynności związanych z oceną zgodności, które nie zostały przez nią wycofane,
 - 12.4.3. sprawozdaniem notyfikowanej jednostki certyfikującej z przeprowadzonych inspekcji i kontroli,
 - 12.4.4. pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu i pośrednimi deklaracjami weryfikacji WE podsystemu, jeżeli są wymagane,

- 12.4.5. kopią certyfikatu badania typu pojazdu kolejowego,
- 12.4.6. kopią zatwierdzenia systemu jakości,
- 12.4.7. kopiami deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, jeżeli takie składniki są zastosowane, wraz z obliczeniami oraz kopiami protokołów prób i badań przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych.

II. Procedury weryfikacji zgodności

1. Badanie typu – Moduł A

- 1.1. Badanie typu jest procedurą, poprzez którą podmiot wyznaczony sprawdza i poświadcza, że pojazd kolejowy reprezentatywny dla przewidywanej produkcji, zwany dalej „typem”, spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy.
- 1.2. Wnioskodawca składa do wybranego przez siebie podmiotu wyznaczonego wniosek o przeprowadzenie badania typu. Wniosek powinien zawierać:
 - 1.2.1. nazwę i adres wnioskodawcy,
 - 1.2.2. pisemną deklarację, że taki sam wniosek nie został złożony do innego podmiotu wyznaczonego,
 - 1.2.3. dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 1.5.
- 1.3. Wnioskodawca oddaje pojazd kolejowy do dyspozycji podmiotu wyznaczonego. Podmiot wyznaczony może żądać dalszych egzemplarzy pojazdu kolejowego, jeżeli wymaga tego program badań.
- 1.4. Pojazd kolejowy może obejmować kilka wersji, pod warunkiem że różnice między poszczególnymi wersjami nie mają wpływu na poziom bezpieczeństwa.
- 1.5. Dokumentacja techniczna powinna umożliwiać ocenę zgodności części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy oraz, w zakresie niezbędnym do dokonania oceny, powinna zawierać:
 - 1.5.1. ogólny opis typu,
 - 1.5.2. rysunek wykonawczy pojazdu oraz rysunki i schematy, w szczególności elementów, podzespołów oraz obwodów pojazdu,
 - 1.5.3. opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia rysunków i schematów, o których mowa w pkt 1.5.2,
 - 1.5.4. wykaz norm, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, zastosowanych w całości lub częściowo oraz, w przypadku niestosowania tych norm, opis rozwiązań przyjętych w celu spełnienia zasadniczych wymagań określonych w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia,
 - 1.5.5. wyniki, w szczególności obliczeń projektowych, lub wyniki przeprowadzonych badań,
 - 1.5.6. protokoły badań,
 - 1.5.7. informacje dotyczące badań i prób przewidzianych do przeprowadzenia podczas wytwarzania pojazdu kolejowego,
 - 1.5.8. informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych.
- 1.6. Podmiot wyznaczony bada dokumentację techniczną w celu sprawdzenia, czy pojazd kolejowy jest wykonany zgodnie z tą dokumentacją, oraz identyfikuje elementy zaprojektowane zgodnie z odpowiednimi normami, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, a także elementy, które zaprojektowano, nie stosując tych norm, w szczególności:
 - 1.6.1. bada dokumentację techniczną w odniesieniu do projektu i procedur wytwarzania,
 - 1.6.2. ocenia zastosowane elementy, jeżeli nie są one zgodne z odpowiednimi normami, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy,
 - 1.6.3. przeprowadza lub zleca przeprowadzenie odpowiednich badań i niezbędnych prób w celu ustalenia, czy wybrane przez producenta normy zostały zastosowane.
- 1.7. Podmiot wyznaczony uzgadnia z wnioskodawcą miejsce przeprowadzenia badań i niezbędnych prób.
- 1.8. W przypadku gdy typ spełnia mające do niego zastosowanie wymagania określone w rozporządzeniu, podmiot wyznaczony wydaje wnioskodawcy certyfikat badania typu dla pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.
- 1.9. Certyfikat badania typu zachowuje ważność co najmniej przez okres 10 lat, który może być przedłużany.

- 1.10. W certyfikacie badania typu zamieszcza się nazwę i adres wnioskodawcy, wnioski z przeprowadzonego badania oraz dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego typu.
- 1.11. Podmiot wyznaczony dołącza do certyfikatu badania typu wykaz odpowiednich części dokumentacji technicznej i przechowuje ich kopię.
- 1.12. Podmiot wyznaczony, który odmówi wnioskodawcy wydania certyfikatu badania typu, uzasadnia przyczynę odmowy oraz wskazuje środki odwoławcze.
- 1.13. Wnioskodawca informuje podmiot wyznaczony, który przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu badania typu, o wszelkich modyfikacjach, które wprowadził lub planuje wprowadzić do zatwierdzonej części pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.
- 1.14. Podmiot wyznaczony przekazuje innym podmiotom wyznaczonym informacje o wycofanych certyfikatach badania typu WE lub o odmowach ich wydania.
- 1.15. Podmiot wyznaczony przekazuje innym podmiotom wyznaczonym, na ich uzasadniony wniosek, kopie wydanych certyfikatów badania typu wraz z ich uzupełnieniami.
- 1.16. Wnioskodawca przechowuje przez okres 10 lat od dnia wyprodukowania ostatniego pojazdu kolejowego danego typu dokumentację techniczną oraz egzemplarze certyfikatów badania typu.

2. Zapewnienie jakości produkcji – Moduł B

- 2.1. Zapewnienie jakości produkcji jest procedurą, poprzez którą wnioskodawca zapewnia i deklaruje, że pojazd kolejowy jest zgodny z typem opisanym w certyfikacie badania typu i spełnia wymagania, które dotyczą tego pojazdu kolejowego, określone w niniejszym rozporządzeniu.
- 2.2. Producent powinien posiadać zatwierdzony system jakości w zakresie produkcji, kontroli końcowej i badań, o których mowa w pkt 2.3, oraz podlegać nadzorowi, o którym mowa w pkt 2.3.13.
- 2.3. System jakości.
 - 2.3.1. Producent składa do wybranego przez siebie podmiotu wyznaczonego wnioski o ocenę systemu jakości. Wniosek powinien zawierać:
 - 2.3.1.1. znaczące informacje o pojeździe kolejowym będącym przedmiotem wniosku,
 - 2.3.1.2. dokumentację systemu jakości,
 - 2.3.1.3. dokumentację techniczną zatwierdzonego typu oraz kopię certyfikatu badania typu;
 - 2.3.2. System jakości powinien zapewniać zgodność pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI z typem opisanym w certyfikacie badania typu oraz z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, które dotyczą tego pojazdu;
 - 2.3.3. Wszystkie elementy pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI, wymagania i postanowienia przyjęte przez producenta powinny być przez niego udokumentowane w sposób systematyczny i uporządkowany, w formie pisemnych deklaracji, procedur i instrukcji;
 - 2.3.4. Dokumentacja systemu jakości powinna umożliwiać spójną interpretację programów i planów jakości, ksiąg jakości i zapisów dotyczących jakości, w szczególności powinna zawierać opis:
 - 2.3.4.1. celów dotyczących jakości oraz struktury organizacyjnej, zakresu odpowiedzialności i uprawnień kierownictwa w odniesieniu do jakości części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI,
 - 2.3.4.2. procesów wytwarzania, procesów zarządzania jakością i technik zapewnienia jakości oraz działań systematycznych, które będą stosowane, w szczególności zatwierdzania procedur montażu części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI,
 - 2.3.4.3. badań i prób, które będą przeprowadzane przed wytwarzaniem, podczas wytwarzania i po jego zakończeniu, oraz częstotliwość ich przeprowadzania,
 - 2.3.4.4. zapisów dotyczących jakości, takich jak: protokoły kontroli, wyniki badań, dane dotyczące wzorcowania, protokoły dotyczące kwalifikacji lub uprawnienia odpowiednich pracowników, w szczególności wykonujących montaż części pojazdu kolejowego niezgodnej z TSI,
 - 2.3.4.5. środków monitorujących osiągnięcie wymaganej jakości oraz skuteczności funkcjonowania systemu jakości;

- 2.3.5. Podmiot wyznaczony ocenia system jakości w celu stwierdzenia, czy spełnia on wymagania określone w pkt 2.3.3–2.3.4.5. Elementy systemu jakości zgodne z właściwymi normami, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25t ustawy, przyjmuje się za zgodne z odpowiednimi wymaganiami określonymi w pkt 2.3.3.–2.3.4.5;
- 2.3.6. Do zespołu audytującego podmiotu wyznaczonego do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI, oceniającego system jakości, powinna być powołana co najmniej jedna osoba posiadająca doświadczenie w zakresie oceny technologii produkcji pojazdu kolejowego;
- 2.3.7. Procedura oceny systemu jakości obejmuje wizytację w siedzibie producenta;
- 2.3.8. Podmiot wyznaczony powiadamia producenta o podjętej decyzji i zamieszcza w powiadomieniu wnioski ze sprawdzenia wraz z uzasadnieniem decyzji i pouczeniem o procedurze odwoławczej;
- 2.3.9. Producent powinien wypełnić zobowiązania wynikające z zatwierdzonego systemu jakości i zapewnić jego utrzymywanie we właściwy i skuteczny sposób;
- 2.3.10. Producent powiadamia podmiot wyznaczony, który zatwierdził system jakości, o wszelkich zamierzonych zmianach w tym systemie;
- 2.3.11. Podmiot wyznaczony ocenia proponowane zmiany i podejmuje decyzję, czy zmieniony system jakości spełni wymagania określone w pkt 2.3.3.–2.3.4.5, czy też jest wymagana ponowna jego ocena;
- 2.3.12. Podmiot wyznaczony powiadamia producenta o swojej decyzji. W powiadomieniu zamieszcza wnioski z dokonanej oceny proponowanych zmian wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji;
- 2.3.13. Nadzór wykonywany przez podmiot wyznaczony jest sprawowany w celu sprawdzenia, czy producent odpowiednio wypełnia zobowiązania wynikające z zatwierdzonego systemu jakości;
- 2.3.14. Producent powinien umożliwić podmiotowi wyznaczonemu dostęp do stanowisk produkcji, kontroli, badania i przechowywania pojazdów kolejowych w celu dokonania wizytacji oraz dostarczyć wszelkie niezbędne informacje, w szczególności:
 - 2.3.14.1. dokumentację systemu jakości,
 - 2.3.14.2. zapisy dotyczące jakości, takie jak: protokoły kontroli, wyniki badań, dane dotyczące wzorcowania oraz protokoły dotyczące kwalifikacji odpowiednich pracowników;
- 2.3.15. Podmiot wyznaczony przeprowadza okresowo audyty w celu sprawdzenia, czy producent utrzymuje i stosuje system jakości, oraz przekazuje producentowi raporty z audytów. Częstość audytów okresowych powinna umożliwiać przeprowadzenie w ciągu trzech lat ponownej pełnej oceny;
- 2.3.16. Podmiot wyznaczony może dodatkowo przeprowadzać niezapowiedziane wizytacje u producenta, określając potrzebę i częstotliwość ich przeprowadzania na podstawie przyjętego systemu wizytacji. Podmiot wyznaczony do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI, ustalając system wizytacji, powinien uwzględnić w szczególności:
 - 2.3.16.1. rodzaj pojazdu: pojazd trakcyjny, wagon pasażerski, wagon towarowy, pojazd specjalny,
 - 2.3.16.2. wyniki poprzednich wizytacji przeprowadzonych w ramach nadzoru,
 - 2.3.16.3. potrzebę sprawdzenia wyników działań korygujących,
 - 2.3.16.4. warunki specjalne związane z zatwierdzeniem systemu, jeżeli ma to zastosowanie,
 - 2.3.16.5. znaczące zmiany w organizacji wytwarzania, deklaracji polityki lub technologii;
- 2.3.17. Podczas wizytacji podmiot wyznaczony może, jeżeli jest to niezbędne, przeprowadzać badania i próby lub zlecać ich przeprowadzenie w celu sprawdzenia, czy system jakości funkcjonuje właściwie;
- 2.3.18. Podmiot wyznaczony przekazuje producentowi protokoły wizytacji i przeprowadzonych badań;
- 2.3.19. Producent przechowuje przez okres 10 lat od dnia wytworzenia ostatniego pojazdu kolejowego do dyspozycji właściwych organów:
 - 2.3.19.1. dokumentację systemu jakości,
 - 2.3.19.2. dokumentację zmian systemu jakości,
 - 2.3.19.3. decyzje, raporty i protokoły podmiotu wyznaczonego;
- 2.3.20. Podmiot wyznaczony przekazuje innym podmiotom wyznaczonym informacje o wycofanych zatwierdzeniach systemu jakości lub o odmowach ich wydania.

WYKAZ PARAMETRÓW POJAZDU KOLEJOWEGO DO SKONTROLOWANIA W CELU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW KOLEJOWYCH NIEZGODNYCH Z TSI

- I. Dokumentacja ogólna z uwzględnieniem opisu nowego, odnowionego lub zmodernizowanego pojazdu i jego przeznaczenia, projektu, napraw, informacji dotyczących eksploatacji i utrzymania, dokumentacji technicznej.
- II. Konstrukcja i części mechaniczne, w tym: integralność mechaniczna i interfejs między pojazdami z uwzględnieniem urządzeń ciągnowo-zderznych, przejść międzywagonowych, wytrzymałość konstrukcji pojazdu i jego wyposażenia, pojemność ładunkowa, bezpieczeństwo bierne w tym zewnętrzna i wewnętrzna wytrzymałość zderzeniowa.
- III. Współdziałanie pojazdu z torem i zagadnienia skrajni, w tym: interfejsy mechaniczne z infrastrukturą z uwzględnieniem zachowania statycznego i dynamicznego, skrajni budowli i skrajni ładunkowej, szerokości toru, układów biegowych.
- IV. Urządzenia hamowania, w tym: urządzenia zapobiegające poślizgowi kół i urządzenia sterowania hamowaniem oraz skuteczność hamowania służbowego, nagłego i postojowego.
- V. Kwestie dotyczące pasażerów: urządzenia dla pasażerów i otoczenie, w którym podróżują pasażerowie, w tym okna i drzwi dla pasażerów, wymogi w zakresie dostosowania pojazdu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.
- VI. Warunki środowiskowe i skutki działania sił aerodynamicznych: wpływ środowiska na pojazd oraz wpływ pojazdu na środowisko, w tym warunki aerodynamiczne oraz interfejs między pojazdem a częścią przytorową systemu kolei i interfejs między pojazdem a otoczeniem.
- VII. Wymogi w zakresie zewnętrznych systemów ostrzegania, oznakowania, funkcji i integralności oprogramowania: zewnętrzne systemy ostrzegania, oznakowanie, funkcjonalność i integralność oprogramowania, w tym funkcje dotyczące bezpieczeństwa mające wpływ na zachowanie pociągu oraz magistrala komunikacyjna pociągu.
- VIII. Pokładowe systemy zasilania i sterowania: w tym pokładowe systemy napędu, zasilania i sterowania, a także interfejs między pojazdem a infrastrukturą zasilającą oraz wszystkie aspekty kompatybilności elektromagnetycznej w tym: dopuszczalne poziomy zakłóceń generowanych do sieci trakcyjnej oraz wpływu zakłóceń na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, poziomy zakłóceń generowanych wewnątrz i na zewnątrz pojazdu oraz rejestratory parametrów jazdy.
- IX. Urządzenia dla personelu, interfejsy i środowisko: urządzenia pokładowe, interfejsy, warunki i środowisko pracy dla personelu w tym wymagania kabiny maszynisty i interfejsu między pojazdem kolejowym a maszynistą, drużyną trakcyjną, personelem pokładowym i pasażerami.
- X. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i ewakuacja; rodzaj zastosowanych materiałów i wyrobów; wyposażenie w urządzenia przeciwpożarowe, oznakowanie awaryjne i gaśnice.
- XI. Obsługa: w tym urządzenia pokładowe i interfejsy przeznaczone dla czynności obsługowych.
- XII. Pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągu i pokładowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym: w tym wszystkie urządzenia pokładowe niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągów dopuszczonych do jazdy po sieci oraz wpływ tych urządzeń na przytorową część systemu kolejowego.
- XIII. Wymogi eksploatacyjne, w tym: szczególne wymogi eksploatacyjne dla pojazdów z uwzględnieniem trybu pracy podczas awarii i przywracania sprawności pojazdu.
- XIV. Kwestie dotyczące ładunków, w tym: szczególne wymogi dotyczące zabezpieczenia ładunków i ochrony środowiska z uwzględnieniem specjalnego wyposażenia wymaganego dla przewozu ładunków niebezpiecznych.

Załącznik nr 5

**WYKAZ PODMIOTÓW WYZNACZONYCH DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ W ODNIESIENIU
DO PODSYSTEMÓW NIEZGODNYCH Z TSI**

Do przeprowadzania badań podsystemów niezgodnych z TSI upoważnione są następujące jednostki zgodnie z zakresem badań określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

1. Instytut Kolejnictwa
ul. Chłopickiego 50
04-275 Warszawa
2. Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”
ul. Warszawska 181
61-055 Poznań

Uwaga: symbol X umieszczony w tabeli oznacza, że dana jednostka wyznaczona jest uprawniona do przeprowadzania badań określonych w danym wierszu

Nazwa jednostki badawczej		
Typ budowli albo typ urządzenia, albo typ pojazdu kolejowego	Instytut Kolejnictwa	Instytut Pojazdów Szynowych TABOR
1	2	3
Badania typów pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI dla linii kolejowych o szerokości torów wynoszącej 1435 mm lub 1520 mm w zakresie podsystemu strukturalnego tabor		
Przeprowadzenie kontroli parametrów pojazdu kolejowego w oparciu o wykaz zawarty w załączniku nr 4 do rozporządzenia	X	X
Weryfikacja podsystemu niezgodnego z TSI	X	X