

- 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.

65

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 konwencjonalnej²⁾

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 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) wprowadza się następujące zmiany:

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. UE L 141 z 02.06.2007, str. 63).

1) § 24 otrzymuje brzmienie:

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

1) sterowanie — decyzja Komisji nr 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 284 z 16.10.2006, str. 1, L 342 z 07.12.2006, str. 1 i L 67 z 07.03.2007, str. 13);

2) tabor:

a) hałas — decyzja Komisji nr 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy — hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 37 z 08.02.2006, str. 1),

- 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);
- 3) aplikacje telematyczne — rozporządzenie Komisji (WE) 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);
- 4) ruch kolejowy — decyzja Komisji nr 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 359 z 18.12.2006, str. 1).”;
- 2) w § 25:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 1, obejmuje:
- 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 weryfikacji 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) sterowanie — w decyzji Komisji nr 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
 - 2) tabor:
 - a) hałas — w decyzji Komisji nr 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy — hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych,
 - b) wagony towarowe — w decyzji Komisji nr 2006/861/WE z dnia 28 lipca 2006 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy — wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;

- 3) aplikacje telematyczne — w rozporządzeniu Komisji (WE) 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącym technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
- 4) ruch kolejowy — w decyzji Komisji nr 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie

podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.”;

- 3) załącznik do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone 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. 65)

WYKAZ SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI PODSYSTEMÓW TRANSEUROPEJSKIEGO SYSTEMU KOLEI KONWENCJONALNEJ

W podsystemie strukturalnym o nazwie:

- 1) sterowanie — wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

a) należące do pokładowego zespołu Bezpiecznej Kontroli Jazdy Pociągu (BKJP):

- pokładowy ERTMS/ETCS,
- pokładowa platforma bezpieczeństwa,
- rejestrator danych dotyczących bezpieczeństwa,
- odometr,
- zewnętrzny STM,
- pokładowy ERTMS/GSM-R,

b) należące do przytorowego zespołu BKJP:

- Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
- urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
- eurobalisa,
- europętla,
- koder do eurobalisy,
- koder do europętli,
- przytorowa platforma bezpieczeństwa;

- 2) tabor — dla wagonów towarowych wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

a) konstrukcje i części mechaniczne:

- zderzaki,
- urządzenie sprzęgowe,
- szablony do oznakowań,

- b) współdziałanie pojazdu z torem i kryteria oceny współdziałania:

- wózek i podwozie,
- zestawy kołowe,
- koła,
- osie,

- c) hamowanie:

- rozdzielacz (zawór rozrządczy),
- przekładnik z ciągłą regulacją ciśnienia dla zmiennego obciążenia/ automatyczny hamulec z przełączaniem próżne-załadowane,
- zabezpieczenie przed poślizgiem kół,
- regulator luzu hamulcowego,
- siłownik hamulca,
- sprzęgi hamulcowe,
- kurek końcowy,
- odcinacz rozdzielacza,
- okładzina hamulcowa,
- klocki hamulcowe,
- zawór przyspieszacza opróżniania przewodu hamulcowego,
- zawór wążący i urządzenie przełączające próżne-załadowane,

- d) komunikacja,

- e) warunki środowiskowe,

- f) ochrona systemu.