

ZALECENIA

ZALECENIE KOMISJI

z dnia 20 września 2011 r.

w sprawie procedury służącej wykazaniu poziomu zgodności istniejących linii kolejowych z podstawowymi parametrami przyjętymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/622/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292,

a także mając na uwadze, co następuje:

Zgodnie z sekcją 7.3.4 załącznika do decyzji Komisji 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁽¹⁾ istniejące linie, które nie są przedmiotem projektu odnowienia lub modernizacji, mogą umożliwić ruch pojazdów zgodnych z TSI przy jednoczesnym spełnieniu zasadniczych wymagań dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie⁽²⁾. W takim przypadku zarządca infrastruktury na zasadzie dobrowolności powinien mieć możliwość uzupełnienia rejestru infrastruktury zgodnie z załącznikiem D do decyzji 2011/275/UE. Powinno się zalecić

wspólną procedurę, jaką należy zastosować w celu wykazania poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI określonymi w decyzji 2011/275/UE,

ZALECA:

aby w celu wykazania poziomu zgodności istniejących urządzeń stacyjnych z podstawowymi parametrami przyjętymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności stosowano procedurę określoną w załączniku.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 września 2011 r.

W imieniu Komisji

Siim KALLAS

Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 126 z 14.5.2011, s. 53.

⁽²⁾ Dz.U. L 91 z 18.7.2008, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Procedura służąca wykazaniu poziomu zgodności istniejących linii kolejowych z podstawowymi parametrami przyjętymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności**1. Wprowadzenie****1.1. Zakres techniczny**

Niniejsza procedura dotyczy następujących podsystemów systemu kolejowego Unii Europejskiej:

- a) podsystemu strukturalnego „Infrastruktura”; oraz
- b) podsystemu strukturalnego „Energia”.

Podsystemy te są wymienione w wykazie podsystemów zamieszczonym w pkt 1 załącznika II do dyrektywy 2008/57/WE.

1.2. Zasięg geograficzny

Zasięg geograficzny niniejszej procedury obejmuje system kolei Unii Europejskiej określony w dyrektywie 2008/57/WE.

1.3. Definicje

Do celów niniejszej procedury:

- a) „istniejąca infrastruktura” oznacza infrastrukturę (urządzenia stacyjne) oddaną do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE lub linie oddane do eksploatacji po wejściu w życie dyrektywy 2008/57/WE i niebędące przedmiotem procedury weryfikacji WE;
- b) „wykazanie zgodności istniejącej infrastruktury” oznacza weryfikację zgodności podstawowych parametrów podsystemu lub określonego elementu istniejących linii z wymogami stosownych TSI;
- c) „świadczenie wykazania zgodności istniejącej infrastruktury” oznacza dokument wydany przez niezależnego rzeczoznawcę w wyniku wykazania zgodności istniejącej infrastruktury;
- d) „deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury” oznacza dokument wydany przez wnioskodawcę po otrzymaniu świadectwa wykazania zgodności istniejącej infrastruktury.

2. Procedura służąca wykazaniu poziomu zgodności istniejących linii kolejowych z podstawowymi parametrami przyjętymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności**2.1. Cel**

Zgodnie z decyzją 2011/275/UE dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych istniejące linie, które nie są przedmiotem projektu odnowienia lub modernizacji, mogą umożliwiać ruch pojazdów zgodnych z TSI przy jednoczesnym spełnieniu zasadniczych wymagań dyrektywy 2008/57/WE.

W związku z powyższym przedstawiona niżej procedura może być stosowana w celu wykazania zgodności istniejących urządzeń stacyjnych ze stosownymi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności bez konieczności ponownego wydawania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Nie jest ona obowiązkowa i może być stosowana na zasadzie dobrowolności.

2.2. Procedura służąca wykazaniu poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI

1. Procedura służąca wykazaniu poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI to procedura wykazania zgodności istniejącej infrastruktury, według której wnioskodawca wywiązuje się ze zobowiązań określonych w pkt 2, 3, 5.2 i 5.4 oraz zapewnia i deklaruje, na swoją wyłączną odpowiedzialność, że rozpatrywany podsystem będący przedmiotem pkt 4 spełnia wymagania stosownych TSI.

2. Wnioskodawca składa wniosek o wykazanie zgodności istniejącej infrastruktury podsystemu przez wybranego przez siebie niezależnego rzeczoznawcę.

Wniosek zawiera:

- a) nazwę i adres wnioskodawcy oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres;
 - b) dokumentację techniczną.
3. Dokumentacja techniczna
 - 3.1. Wnioskodawca sporządza dokumentację techniczną i udostępnia ją niezależnemu rzeczoznawcy, o którym mowa w pkt 4. Dokumentacja powinna umożliwiać wykazanie poziomu zgodności istniejącego podsystemu z podstawowymi parametrami stosownych TSI.
 - 3.2. Dokumentacja techniczna zawiera, w stosownych przypadkach, następujące elementy:
 - a) ogólny opis istniejącego podsystemu;
 - b) dokumenty niezbędne do skompletowania dokumentacji technicznej;
 - c) wykaz zastosowanych w całości lub częściowo norm zharmonizowanych lub innych właściwych specyfikacji technicznych, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, lub krajowych specyfikacji technicznych zgłoszonych zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE oraz opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia wymagań stosownych TSI, jeżeli takie normy zharmonizowane nie zostały zastosowane. W przypadku częściowego zastosowania norm zharmonizowanych lub norm krajowych w dokumentacji technicznej określa się, które części zostały zastosowane;
 - d) warunki użytkowania podsystemu (ograniczenia czasu lub odległości przebiegu, dopuszczalnych wielkości zużycia itp.);
 - e) opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia zasad funkcjonowania i zasad utrzymania podsystemu;
 - f) warunki utrzymania i dokumentację techniczną dotyczącą utrzymania podsystemu;
 - g) wszelkie wymagania techniczne określone w stosownych TSI, które należy uwzględnić podczas utrzymania lub eksploatacji podsystemu;
 - h) inne właściwe dowody techniczne, które wykazują, iż wcześniejsze kontrole lub próby zostały przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, w porównywalnych warunkach, przez właściwe podmioty.
 - 3.3. Wnioskodawca przechowuje dokumentację techniczną do dyspozycji właściwych organów krajowych przez cały okres eksploatacji podsystemu.
4. Procedura służąca wykazaniu poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI.
 - 4.1. Niezależny rzeczoznawca wybrany przez wnioskodawcę uwzględnia dowody z badań, prób i kontroli przeprowadzonych przez inne organy lub wnioskodawcę.
 - 4.2. Zebrane przez niezależnego rzeczoznawcę dane powinny być odpowiednie i wystarczające, aby wykazać poziom zgodności z wymaganiami stosownych TSI oraz umożliwić przeprowadzenie wszystkich wymaganych i stosownych kontroli i prób.
 - 4.3. Jeżeli podsystem spełnia wymagania stosownych TSI, niezależny rzeczoznawca wydaje świadectwo wykazania zgodności istniejącej infrastruktury.
5. Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury
 - 5.1. Wnioskodawca sporządza pisemną deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do podsystemu i przechowuje ją przez cały okres jego eksploatacji. Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury musi zawierać oznaczenie podsystemu, dla którego została sporządzona.

5.2. Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury oraz dokumenty towarzyszące muszą być sporządzone zgodnie z rozdziałem 2.5.

5.3. Kopię deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury udostępnia się na żądanie właściwych organów.

6. Dokumentacja techniczna

6.1. Niezależny rzeczoznawca odpowiada za skompletowanie dokumentacji technicznej, która musi być dołączona do deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury.

6.2. Dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury składa się u wnioskodawcy.

6.3. Wnioskodawca przechowuje kopię dokumentacji technicznej przez cały okres eksploatacji podsystemu. Na żądanie kopia taka musi być wysłana do każdego z pozostałych państw członkowskich.

2.3. Cechy podlegające ocenie

Cechy podlegające ocenie przy zastosowaniu procedury służącej wykazaniu poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI są określone w poniższych tabelach:

— tabela 1 dotyczy podsystemu „Infrastruktura” kolei konwencjonalnych,

— tabela 2 dotyczy podsystemu „Energia” kolei konwencjonalnych,

— tabela 3 dotyczy podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości,

— tabela 4 dotyczy podsystemu „Energia” systemu kolei dużych prędkości.

Tabela 1

Ocena podsystemu „Infrastruktura” kolei konwencjonalnych na potrzeby wykazania zgodności istniejącej infrastruktury

Cechy podlegające ocenie (CR INF TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny (CR INF TSI)
	1	2
Skrajnia budowli (4.2.4.1)	X	6.2.4.1
Odległość między osiami torów (4.2.4.2)	X	6.2.4.2
Maksymalne pochylenia (4.2.4.3)	X	
Minimalny promień łuku poziomego (4.2.4.4)	X	
Minimalny promień łuku pionowego (4.2.4.5)	X	
Nominalna szerokość toru (4.2.5.1)	X	
Przechyłka (4.2.5.2)	X	
Wskaźnik zmiany przechyłki (4.2.5.3)	X	
Niedobór przechyłki (4.2.5.4)	X	6.2.4.3
Ekwiwalentna stożkowatość (4.2.5.5.1) – wartości projektowe	n.d.	
Ekwiwalentna stożkowatość (4.2.5.5.2) – w warunkach eksploatacji	Punkt otwarty	6.2.4.5
Profil główki szyny w przypadku toru szlakowego (4.2.5.6)	n.d.	
Pochylenie poprzeczne szyny (4.2.5.7)	X	
Sztywność toru (4.2.5.8)	n.d.	
Zamknięcia nastawcze (4.2.6.1)	X	
Geometria eksploatacyjna rozjazdów i skrzyżowań (4.2.6.2)	n.d.	

Cechy podlegające ocenie (CR INF TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny (CR INF TSI)
	1	2
Maksymalny odcinek bez prowadzenia w krzyżownicy podwójnej ze stałymi dziobami (4.2.6.3)	X	6.2.4.7
Wytrzymałość toru na obciążenia pionowe (4.2.7.1)	X	6.2.5
Wzdłużna wytrzymałość toru (4.2.7.2)	X	6.2.5
Poprzeczna wytrzymałość toru (4.2.7.3)	X	6.2.5
Wytrzymałość nowych mostów na obciążenie ruchem (4.2.8.1)	n.d.	
Ekwiwalentne obciążenia pionowe w przypadku nowych budowli ziemnych oraz skutków parcia gruntu (4.2.8.2)	n.d.	
Wytrzymałość nowych budowli znajdujących się nad torami lub przy torach (4.2.8.3)	n.d.	
Wytrzymałość istniejących mostów i budowli ziemnych na obciążenie ruchem (4.2.8.4)	X	6.2.4.9
Określanie progów: natychmiastowego działania, interwencyjnego i ostrzegawczego (4.2.9.1)	n.d.	
Próg natychmiastowego działania w przypadku wichrowatości toru (4.2.9.2)	n.d.	
Próg natychmiastowego działania w przypadku gradientu szerokości toru (4.2.9.3)	n.d.	
Próg natychmiastowego działania w przypadku przechyłki (4.2.9.4)	n.d.	
Długość użytkowa peronu (4.2.10.1)	X	
Szerokość i krawędź peronu (4.2.10.2)	X	
Koniec peronu (4.2.10.3)	X	
Wysokość peronu (4.2.10.4)	X	
Odległość peronu od osi toru (4.2.10.5)	X	
Maksymalne zmiany ciśnienia w tunelach (4.2.11.1)	X	6.2.4.6
Wartości graniczne hałasu i drgań oraz środki łagodzące (4.2.11.2)	Punkt otwarty	
Zabezpieczenia przeciwporażeniowe (4.2.11.3)	zob. ENE	
Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (4.2.11.4)	zob. SRT	
Skutki wiatrów bocznych (4.2.11.5)	Punkt otwarty	
Znaki kilometrażowe (4.2.12.1)	X	
Opróżnianie toalet (4.2.13.2)	X	6.2.4.10
Urządzenia do czyszczenia pociągów z zewnątrz (4.2.13.3)	X	6.2.4.10
Uzupełnianie wody (4.2.13.4)	X	6.2.4.10
Tankowanie (4.2.13.5)	X	6.2.4.10
Zasilanie energią elektryczną do celów nietrakcyjnych (4.2.13.6)	X	6.2.4.10

Tabela 2

Ocena podsystemu „Energia” kolei konwencjonalnych na potrzeby wykazania zgodności istniejącej infrastruktury

Cechy podlegające ocenie (CR ENE TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny (CR ENE TSI)
	1	2
Napięcie i częstotliwość (4.2.3)	X	
Parametry dotyczące wydajności systemu zasilania (4.2.4)	X	6.2.4.1
Ciągłość zasilania energią w razie zakłóceń w tunelach (4.2.5)	X	
Obciążalność prądowa systemów DC dla pociągów na postoju (4.2.6)	X	
Hamowanie odzyskowe (4.2.7)	X	6.2.4.2
Organizacja koordynacji zabezpieczeń elektrycznych (4.2.8)	X	6.2.4.3
Zakłócenia harmoniczne i dynamiczne systemów AC (4.2.9)	X	6.2.4.4
Geometria sieci jezdnej: wysokość przewodu jezdnej (4.2.13.1)	X	
Geometria sieci jezdnej: różnice w zakresie wysokości przewodu jezdnej (4.2.13.2)	X	
Geometria sieci jezdnej: odchylenie poprzeczne (4.2.13.3)	X	
Skrajnia pantografu (4.2.14)	X	
Średnia siła nacisku (4.2.15)	X	
Charakterystyka dynamiczna i jakość odbioru prądu (4.2.16)	X	6.1.4.1, 6.2.4.5
Rozstaw pantografów (4.2.17)	X	
Materiał przewodu jezdnej (4.2.18)	X	
Sekcje separacji faz (4.2.19)	X	
Sekcje separacji systemów (4.2.20)	X	
Sterowanie źródłem zasilania w razie zagrożenia (4.4.2.3)	X	
Zasady utrzymania (4.5)	X	6.2.4.6
Zabezpieczenia przeciwporażeniowe (4.7.2, 4.7.3, 4.7.4)	X	

Tabela 3

Ocena podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości na potrzeby wykazania zgodności istniejącej infrastruktury

Cechy podlegające ocenie (HS INF TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny (HS INF TSI)
	1	2
Nominalna szerokość toru (4.2.2)	X	
Minimalna skrajnia infrastruktury (4.2.3)	X	6.2.6.1
Odległość między osiami torów (4.2.4)	X	
Maksymalne pochylenia podłużne (4.2.5)	X	

Cechy podlegające ocenie (HS INF TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny (HS INF TSI)
	1	2
Minimalny promień łuku (4.2.6)	X	
Przechyłka toru (4.2.7)	X	
Niedobór przechyłki (4.2.8)	X	
Ekwiwalentna stożkowatość (wartość projektowa) (4.2.9.2)	n.d.	
Minimalne wartości średniej szerokości toru (4.2.9.3.1)	n.d.	
Jakość geometrii toru i wartości graniczne dla pojedynczych usterek (4.2.10)	n.d.	
Pochylenie poprzeczne szyny (4.2.11)	X	6.2.6.4
Zamknięcia nastawcze (4.2.12.1)	X	
Wykorzystanie ruchomych dziobów krzyżownic (4.2.12.2)	X	
Charakterystyka geometryczna (4.2.12.3)	n.d.	
Wytrzymałość toru (4.2.13)	X	
Obciążenia budowli ruchem (4.2.14)	X	
Całkowita sztywność toru (4.2.15)	Punkt otwarty	6.2.6.3
Maksymalne zmiany ciśnienia w tunelach (4.2.16)	X	6.2.6.5
Skutki wiatrów bocznych (4.2.17)	X	
Parametry elektryczne (4.2.18)	X	
Hałas i drgania (4.2.19)	n.d.	
Dostęp do peronu (4.2.20.1)	X	
Długość użytkowa peronu (4.2.20.2)	X	
Wysokość peronu i odległość od osi toru (4.2.20.4-5)	X	
Położenie toru w planie wzdłuż peronów (4.2.20.6)	X	
Ochrona przed porażeniem prądem (4.2.20.7)	Zob. HS ENE	
Dostęp dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (4.2.20.8)	Zob. PRM	
Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (4.2.21)	Zob. SRT	
Dostęp lub wtargnięcie do instalacji linii (4.2.22)	X	
Przestrzeń boczna dla pasażerów w przypadku opuszczania pociągu poza stacją (4.2. 23)	X	
Długość toru postojowego (4.2.25.1)	X	
Pochylenie toru postojowego (4.2.25.2)	X	
Promień łuku (4.2.25.3)	X	
Urządzenia stacyjne do technicznej obsługi pociągów (4.2.26)	X	

Tabela 4

Ocena podsystemu „Energia” kolei dużych prędkości na potrzeby wykazania zgodności istniejącej infrastruktury

Cechy podlegające ocenie (HS ENE TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny (HS ENE TSI)
	1	2
Napięcie i częstotliwość (4.2.2)	X	
Parametry systemu i moc zainstalowana (4.2.3)	X	
Hamowanie odzyskowe (4.2.4)	X	
Ciągłość zasilania (4.2.7)	n.d.	
Ogólna konstrukcja i geometria sieci trakcyjnej (4.2.9)	X	
Zgodność systemu sieci trakcyjnej ze skrajnią infrastruktury (4.2.10)	X	
Materiał przewodu jezdnego (4.2.11)	X	
Prędkość propagacji fali w przewodzie jezdnym (4.2.12)	n.d.	
Nacisk statyczny (4.2.14)	n.d.	
Średnia siła nacisku (4.2.15)	X	
Jakość odbioru prądu dla średniej siły nacisku (4.2.16)	X	4.2.16.2.1, 4.2.16.2.3
Przemieszczenie pionowe punktu styku (4.2.17)	X	
Obciążalność prądowa systemu sieci trakcyjnej (4.2.18)	X	
Obciążalność prądowa na postoju (4.2.20)	X	
Sekcje separacji faz (4.2.21)	X	
Sekcje separacji systemów (4.2.22)	X	
Organizacja koordynacji zabezpieczeń elektrycznych (4.2.23)	X	
Wpływ zakłóceń harmonicznych i dynamicznych (4.2.25)	n.d.	
Zasilanie w razie zagrożenia (4.4.1)	X	
Utrzymanie – obowiązki producenta (4.5.1)	n.d.	
Utrzymanie – obowiązki zarządcy infrastruktury (4.5.2)	n.d.	
Zabezpieczenia przeciwporażeniowe (4.7.1, 4.7.2, 4.7.3)	X	

2.4. Wymagania wobec niezależnego rzeczoznawcy

1. Niezależny rzeczoznawca wybrany przez wnioskodawcę dokonuje wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w zakresie istniejących linii. Niezależnym rzeczoznawcą może być podmiot zewnętrzny lub wewnętrzna jednostka zarządcy infrastruktury.
2. W zakresie infrastruktury kolejowej niezależny rzeczoznawca powinien:
 - a) posiadać odpowiednie kwalifikacje techniczne;
 - b) posiadać wystarczającą znajomość wymogów dotyczących przeprowadzanych przez niego ocen oraz wystarczające doświadczenie praktyczne w ich przeprowadzaniu;
 - c) posiadać umiejętność sporządzania świadectw wykazania zgodności istniejącej infrastruktury oraz dokumentacji technicznej stanowiących formalny zapis przeprowadzonych kontroli.

3. Niezależny rzeczoznawca będący wewnętrzną jednostką zarządcy infrastruktury powinien spełniać następujące wymogi:

- a) rzeczoznawca i jego pracownicy muszą mieć wyznaczone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posługiwać się takimi metodami sprawozdawczości, które zapewniają ich bezstronność;
- b) rzeczoznawca ani jego pracownicy nie mogą odpowiadać za eksploatację lub utrzymanie ocenianych przez nich produktów oraz nie mogą się angażować w działalność, która mogłaby uchybiać niezależności ich opinii oraz rzetelności oceny;
- c) rzeczoznawca świadczy usługi wyłącznie na rzecz organizacji, do której przynależy.

2.5. Deklaracja wykazania zgodności

1. Deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury oraz dokumenty towarzyszące należy opatrzyć datą i podpisem.

2. Deklaracja musi być sporządzona w tym samym języku, w jakim sporządzona jest dokumentacja techniczna, i musi zawierać:

- a) odniesienia do procedury służącej wykazaniu zgodności z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności odnoszącymi się do istniejących linii;
 - b) nazwę i adres wnioskodawcy lub jego upoważnionego przedstawiciela ustanowionego na terenie UE (należy podać nazwę handlową oraz pełny adres, a w przypadku upoważnionego przedstawiciela – również nazwę handlową wnioskodawcy);
 - c) krótki opis podsystemu;
 - d) nazwę i adres niezależnego rzeczoznawcy, który dokonał wykazania zgodności istniejącej infrastruktury;
 - e) odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej;
 - f) wszelkie odpowiednie tymczasowe lub ostateczne przepisy, którym podlegają podsystemy, oraz w szczególności – w stosownych przypadkach – wszelkie ograniczenia lub warunki eksploatacji;
 - g) w przypadku deklaracji tymczasowej – okres ważności deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury;
 - h) wskazanie tożsamości osoby, która podpisała deklarację.
-