

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia..... 2008 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących
interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla
transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości**

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 oraz z 2008 r. Nr 59, poz. 359) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 czerwca 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. U. Nr 162, poz. 1697 oraz z 2008 r. Nr 11, poz. 64) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 24 otrzymuje brzmienie:

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

1) o nazwie infrastruktura – 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),

- 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),

- 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);

2) o nazwie energia - 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),

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).

- 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);

3) o nazwie sterowanie – decyzja Komisji nr 2006/860/WE z dnia 7 listopada 2006 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 342 z 07.12.2006, str. 1 i L 67 z 07.03.2007, str. 13) zmieniona decyzją Komisji nr 2008/386/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu "Sterowanie" transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 136 z 24.05.2008, str. 11),

- 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;

4) o nazwie tabor - 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),

- 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,

- 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;

5) o nazwie utrzymanie – decyzja Komisji nr 2002/730/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu konserwacji transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (Dz. Urz. WE L 245 z 12.09.2002, str. 402);

6) o nazwie 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).”;

2) w § 25 ust. 2a otrzymuje brzmienie:

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

1) infrastruktura – w decyzji Komisji nr 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu "Infrastruktura" transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości,

- w aspekcie „bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości,

- w aspekcie „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – w decyzji Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;

2) energia – w decyzji Komisji nr 2008/284/WE z dnia 6 marca 2008 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości,

- w aspekcie „bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;

3) sterowanie – w decyzji Komisji nr 2008/860/WE z dnia 7 listopada 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych zmienionej decyzją Komisji nr 2008/386/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu "Sterowanie" transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości,

- w aspekcie „bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;

4) tabor - w decyzji Komisji nr 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu "Tabor" transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 84 z 26.03.2008, str. 132);

- w aspekcie „bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”

transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości,

- w aspekcie „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – w decyzji Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;

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

6) o nazwie ruch kolejowy – w decyzji Komisji nr 2008/231/WE z dnia 1 lutego 2008 r. dotyczącej 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.”..

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

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

**WYKAZ SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI PODSYSTEMÓW
TRANSEUROPEJSKIEGO SYSTEMU KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI**

1. W podsystemie strukturalnym o nazwie:

1) infrastruktura – wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- a) szyna,
- b) system przytwierdzeń szyn,
- c) podkład i podrozdżadnica,
- d) rozjazd kolejowy i skrzyżowanie torów kolejowych,
- e) złącze do uzupełniania wody,

– w aspekcie „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- a) urządzenia do przekazywania informacji wizualnych pasażerom,
- b) urządzenia wspomagające wsiadanie,
- c) przyciski,
- d) stanowiska przewijania dzieci,
- e) oznakowanie dotykowe,
- f) automaty biletowe;

2) energia – wyróżnia się następujący składnik interoperacyjności:

- a) sieć trakcyjna;

3) sterowanie – wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

a) pokładowe, w tym:

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

b) przytorowe, w tym:

- Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
- urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
- eurobalisa,

- europętla,
- koder do eurobalisy,
- koder do europętli,
- przytorowa platforma bezpieczeństwa;

4) tabor - wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- a) automatyczne centralne zderzaki-sprzęgi,
- b) elementy zderzaków i cięgieł,
- c) sprzęg holowniczy do holowania i ratownictwa,
- d) szyba przednia kabiny maszynisty,
- e) koła,
- f) światła czołowe,
- g) światła obrysowe,
- h) światła tylne,
- i) sygnały dźwiękowe,
- j) pantografy,
- k) nakładki stykowe,
- l) złącza dla systemu opróżniania toalet,
- m) wózki do opróżniania toalet,

– w aspekcie „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” wyróżnia się następujące składniki interoperacyjności:

- a) kabiny toalet standardowe i uniwersalne,
- b) urządzenia do przekazywania informacji (dźwiękowych i wizualnych) pasażerom,
- c) urządzenia alarmowe dla pasażerów,
- d) urządzenia wspomagające wsiadanie,
- e) przyciski,
- f) stanowiska przewijania dzieci,
- g) oznakowanie wizualne i dotykowe.

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.

UZASADNIENIE

Nowelizacja rozporządzenia w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości wydawana jest w związku z opublikowaniem przez Komisję Europejską nowych decyzji zawierających techniczne specyfikacje dla interoperacyjności kolei dużych prędkości.

Poprzez przedmiotową nowelizację wprowadzane są do polskiego porządku prawnego decyzje Komisji Europejskiej dotyczące:

- aspektu „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” dla technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemów tabor kolejowy i infrastruktura oraz
- aspektu „bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” dla technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemów sterowanie, infrastruktura, tabor i energia.

Nowelizacja polega na wprowadzeniu w rozdziale 4 ww. rozporządzenia odniesień do nowo wydanych decyzji.

Nowelizacja jest wydawana również w związku ze zmianą decyzji dotyczących technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu infrastruktura, sterowanie i ruch kolejowy oraz wydaniem nowych decyzji dotyczących technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu tabor i energia.

Zmieniony został także załącznik do rozporządzenia. Zawiera on wykaz składników interoperacyjności powiększony o składniki odnoszące się do ww. aspektów danych podsystemów.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia, został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy rozporządzenia dotyczą producentów, importerów, inwestorów dostarczających lub wytwarzających elementy transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, a także zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących ten system oraz notyfikowanych jednostek certyfikujących - w zakresie sporządzania dokumentacji dotyczącej oceny zgodności podsystemów interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei z zasadniczymi wymaganiami.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji.

Przeprowadzone zostały konsultacje z Centrum Naukowo – Technicznym Kolejnictwa, Urzędem Transportu Kolejowego, Spółkami Grupy PKP.

W projekcie zostały uwzględnione uwagi PKP Intercity S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. Z o.o. w zakresie redakcyjnym. Nie uwzględniono uwag spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. Z o.o., gdyż proponowane zapisy (dodanie dodatkowych składników interoperacyjności w załączniku) nie są zgodne z przedmiotowymi decyzjami Komisji.

W ramach konsultacji społecznych przeprowadzone zostaną konsultacje z Izłą Gospodarczą Transportu Lądowego oraz Instytutem Pojazdów Szynowych „Tabor”.

3. Wpływ regulacji na:

1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

2) rynek pracy:

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na rynek pracy.

3) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki:

Przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, przyszłych remontów i modernizacji kolei dużych prędkości i jej elementów, gdyż zarządcy infrastruktury kolejowej będą musieli, działając z należytą starannością, uwzględniać perspektywę interoperacyjności linii kolei dużych prędkości. Ponadto finansowanie inwestycji kolejowych z udziałem środków UE będzie uwarunkowane, zgodnie z zasadami ich przyznawania w UE, uprzednim sprawdzeniem wpływu inwestycji na interoperacyjność transeuropejskich systemów kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Z wymienionych względów rozporządzenie będzie stymulować osiągnięcie odpowiedniego poziomu technicznego i sprawności funkcjonowania kolei dużych prędkości, a poprzez to wpłynie pozytywnie na konkurencyjność zewnętrzną gospodarki. Przystosowanie kolei dla potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się wpłynie na konkurencyjność kolei na rynku przewozów pasażerskich.

4) sytuację i rozwój regionalny:

Nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

5) sytuację finansową

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu rozporządzenia na zmianę sytuacji finansowej kolei.

4. Korzyści społeczne:

Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości, ponieważ polskie koleje zaczną stopniowo funkcjonować w systemie kolei europejskich co przyniesie poprawę jakości oferty transportu kolejowego. Szczególną korzyścią jest przyjęcie decyzji dotyczącej aspektu „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” wprowadzając obowiązek modernizowania i budowania infrastruktury/taboru kolejowego z zapewnieniem udogodnień dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.