

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2008 r.

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

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 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 24:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„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) 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 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)”,

b) w pkt 2 dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) wagony pasażerskie – w aspekcie „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja 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 (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 72).”,

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).

c) dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) infrastruktura:

– w aspekcie „osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja 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;

– w aspekcie „bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji 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”;

6) energia – w aspekcie „bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji 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.”,

2) w § 25 w ust. 2a:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) sterowanie – w decyzji 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, 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. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.” ,

b) w pkt 2 dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) wagony pasażerskie - 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.”,

c) dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) infrastruktura – 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;

6) energia – w aspekcie „bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji 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.”;

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

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 ważący i urządzenie przełączające próżne-załadowane,

d) komunikacja,

e) warunki środowiskowe,

f) ochrona systemu,

– 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;

3) infrastruktura – 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.

UZASADNIENIE

Nowelizacja rozporządzenia w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei oraz procedur oceny zgodności dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej wydawana jest w związku z opublikowaniem przez Komisję Europejską nowych decyzji dotyczących technicznej specyfikacji dla interoperacyjności kolei konwencjonalnych.

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, tabor, infrastruktura 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 dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowanie ruchem kolejowym.

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

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury 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 lobbingskiej 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 oceny zgodności podsystemów i elementów 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, remontów i modernizacji kolei konwencjonalnej i jej elementów, gdyż zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi będą musieli, działając z należytą starannością, uwzględniać perspektywę interoperacyjności linii kolei konwencjonalnej. 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 podniesienie poziomu technicznego i sprawności funkcjonowania kolei konwencjonalnej, 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.