

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## DECYZJE

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 lipca 2012 r.

zmieniająca decyzje 2002/731/WE, 2002/732/WE, 2002/733/WE, 2002/735/WE i 2006/66/WE oraz uchylająca decyzję 2002/730/WE, dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności

(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 4982)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/462/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową (Rozporządzenie w sprawie Agencji) <sup>(2)</sup> stanowi, że Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) zobowiązana jest zapewnić dostosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (zwanym dalej „TSI”) do postępu technicznego i tendencji rynkowych oraz do wymagań społecznych, a także proponować Komisji niezbędne zdaniami Agencji zmiany do TSI.
- (2) Decyzją C(2007) 3371 z dnia 13 lipca 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu ramowego w celu przeprowadzenia pewnych działań na mocy dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości <sup>(3)</sup> oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych <sup>(4)</sup>. Zgodnie z warunkami mandatu ramowego Agencji zlecono przegląd TSI dotyczących taboru dużych prędkości, wagonów towarowych, lokomotyw i taboru pasażerskiego, hałasu, infrastruktury,

energii, sterowania, ruchu kolejowego, aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych i przewozów pasażerskich, bezpieczeństwa w tunelach kolejowych oraz dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

- (3) W dniu 31 marca 2011 r. Agencja wydała zalecenie dotyczące specyfikacji rejestru infrastruktury, procedury wykazywania poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI dla istniejących linii oraz związanych z tym zmian do TSI (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) W dniu 9 czerwca 2011 r. komitet ustanowiony zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE pozytywnie zaopiniował projekt decyzji wykonawczej Komisji w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji oraz projekt decyzji wykonawczej Komisji w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej. W następstwie przyjęcia w oparciu o wspomniane projekty dwóch aktów prawnych Komisji, a mianowicie decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej <sup>(5)</sup> oraz decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji <sup>(6)</sup>, konieczna jest aktualizacja odpowiednich TSI celem zapewnienia ogólnej spójności.
- (5) Ze względów praktycznych zaleca się zmienić szereg TSI jedną decyzją Komisji w celu wprowadzenia określonych poprawek i aktualizacji w tekstach aktów prawnych. Poprawki oraz aktualizacje te nie wynikają z ogólnego przeglądu TSI ani z rozszerzenia ich zasięgu geograficznego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.

- (6) Należy zatem zmienić następujące decyzje:
- decyzję Komisji 2002/731/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE <sup>(1)</sup>,
  - decyzję Komisji 2002/732/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącą TSI odnoszącej się do podsystemu infrastruktury transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE <sup>(2)</sup>,
  - decyzję Komisji 2002/733/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącą specyfikacji technicznej dla zapewnienia interoperacyjności podsystemu energetycznego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE <sup>(3)</sup>,
  - decyzję Komisji 2002/735/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącą specyfikacji technicznej dla zapewnienia interoperacyjności podsystemu taboru transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE <sup>(4)</sup>,
  - decyzję Komisji 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącą technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych <sup>(5)</sup>.
- (7) Decyzja 2002/731/WE została uchylona decyzją Komisji 2006/860/WE z dnia 7 listopada 2006 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych <sup>(6)</sup>. Decyzja 2002/732/WE została uchylona decyzją Komisji 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości <sup>(7)</sup>. Decyzja 2002/733/WE została uchylona decyzją Komisji 2008/284/WE z dnia 6 marca 2008 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości <sup>(8)</sup>. Decyzja 2002/735/WE została uchylona decyzją Komisji 2008/232/WE z dnia 21 lutego
- 2008 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości <sup>(9)</sup>. Decyzja 2006/66/WE została uchylona decyzją Komisji 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych <sup>(10)</sup>.
- (8) Decyzje 2006/860/WE, 2008/217/WE, 2008/232/WE, 2008/284/WE i 2011/229/UE zawierają jednak przepisy przejściowe dotyczące stosowania uchylanych przez nie decyzji w odniesieniu do kontynuacji projektów zatwierdzonych zgodnie z załączonymi do tych decyzji specyfikacjami TSI oraz do projektów obejmujących budowę nowych linii bądź odnowę lub modernizację linii istniejących, które znajdują się w zaawansowanym stadium realizacji lub stanowią przedmiot kontraktu będącego w trakcie realizacji z dniem powiadomienia – odpowiednio – o decyzji 2006/860/WE, decyzji 2008/217/WE, decyzji 2008/232/WE, decyzji 2008/284/WE i decyzji 2011/229/UE. Należy zatem mimo wszystko odpowiednio zmienić decyzje 2002/731/WE, 2002/732/WE, 2002/733/WE, 2002/735/WE i 2006/66/WE.
- (9) Komitet ustanowiony zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE na posiedzeniu w dniach 22 i 23 kwietnia 2004 r. wyraził zgodę na usunięcie TSI „Utrzymanie” ustanowionej decyzją Komisji 2002/730/WE <sup>(11)</sup> i przeniesienie jej treści do pozostałych TSI. Ponieważ treść decyzji 2002/730/WE została następnie zawarta w opublikowanych w 2006 r. zmienionych TSI dotyczących kolei dużych prędkości, ze względu na przejrzystość należy zatem uchylić decyzję 2002/730/WE.
- (10) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu powołanego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

W załączniku do decyzji 2002/731/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 2

W załączniku do decyzji 2002/732/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 3

W załączniku do decyzji 2002/733/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszej decyzji.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 37.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 143.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 280.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 402.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 37 z 8.2.2006, s. 1.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 342 z 7.12.2006, s. 1.

<sup>(7)</sup> Dz.U. L 77 z 19.3.2008, s. 1.

<sup>(8)</sup> Dz.U. L 104 z 14.4.2008, s. 1.

<sup>(9)</sup> Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 132.

<sup>(10)</sup> Dz.U. L 99 z 13.4.2011, s. 1.

<sup>(11)</sup> Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 1.

*Artykuł 4*

W załączniku do decyzji 2002/735/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszej decyzji.

*Artykuł 5*

W załączniku do decyzji 2006/66/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszej decyzji.

*Artykuł 6*

Decyzja 2002/730/WE traci moc.

*Artykuł 7*

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 24 stycznia 2013 r.

*Artykuł 8*

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2012 r.

*W imieniu Komisji*

Siim KALLAS

*Wiceprzewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK I

W załączniku do decyzji 2002/731/WE (TSI CCS HS) wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 6.2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) skreśla się akapity trzeci, czwarty i piąty;
- b) akapit ósmy otrzymuje brzmienie:

„Deklaracja weryfikacji dotycząca zespołów przytorowych i pokładowych, wraz ze świadectwami zgodności, stanowi wystarczającą gwarancję współpracy zespołu pokładowego z zespołem przytorowym posiadającym odpowiednie funkcje, bez dodatkowej deklaracji weryfikacji dotyczącej podsystemu.”;

2) pkt 7.2.1.4 otrzymuje brzmienie:

„7.2.1.4. **Rejestry**

Dane, które należy dostarczyć do rejestrów, o których mowa w art. 34 i 35 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (\*), określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (\*\*) oraz w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (\*\*).

(\*) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

(\*\*) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.

(\*\*\*) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”;

3) skreśla się pkt 7.2.2.4;

4) skreśla się pkt 7.2.3.1;

5) w załączniku B wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji „Zastosowanie załącznika B” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Operatorzy pociągów, którzy muszą zainstalować co najmniej jeden z tych systemów w swych pociągach, powinni zwracać się w tej sprawie do właściwego państwa członkowskiego.”;

b) w sekcji „Część 2: Radio” ostatni akapit „Indeksu” otrzymuje brzmienie:

„Powyższe systemy są aktualnie użytkowane w państwach członkowskich.”;

6) skreśla się załącznik C;

7) w załączniku E wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji „Moduł SB (badanie typu)” pkt 3 akapit szósty tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

b) w sekcji „Moduł SD (zapewnienie jakości produkcji)” wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 6.2 akapit drugi tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

(ii) pkt 6.7 tiret ósme otrzymuje brzmienie:

„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

c) w sekcji „Moduł SF (weryfikacja wyrobu)” wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 5 akapit drugi tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

(ii) pkt 11 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;

d) w sekcji „Moduł SH2 (pełne zapewnienie jakości z badaniem projektu)” pkt 6.7 tiret siódme otrzymuje brzmienie:

„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”.

## ZAŁĄCZNIK II

W załączniku do decyzji 2002/732/WE (TSI INF HS) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 4.1.4 „Maksymalne naprężenie toru (parametr 4)” ppkt „Siły pionowe” akapit drugi tiret drugie zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„normy techniczne stosowane na tych liniach są normami obowiązującymi.”;

- 2) w pkt 4.2.3.1.3 „Długie tunele” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Ponadto jeżeli perony zbudowane są w strefach specjalnych tunelu w celu umożliwienia łatwego wydostania się z pociągu do strzeżonych obszarów ratunkowych lub do przejścia poziomego, określonego w stosownych przepisach krajowych, ich wysokość wynosi 550–760 mm, tak aby zagwarantować kompatybilność z dostępem do taboru kolejowego.”;

- 3) w pkt 4.2.3.2.3 „Wyjątek w przypadku wykonywania robót” akapit trzeci tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— przedsiębiorstwa kolejowe działające na danej linii są informowane o takich tymczasowych wyjątkach, ich umiejscowieniu geograficznym, ich rodzaju oraz sposobach sygnalizacji, poprzez zawiadomienia opisujące, tam gdzie jest to wymagane, rodzaj konkretnych sygnałów.”;

- 4) w pkt 4.2.3.2.4 „Odstęp poprzeczny dla pasażerów w przypadku opuszczania pociągu poza stacją” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na liniach istniejących, modernizowanych do dużych prędkości zapewnia się podobny odstęp poprzeczny we wszystkich miejscach, w których jest to wykonalne. Jeżeli nie można zapewnić wystarczającego odstępu, na obu końcach strefy, na której ruch jest ograniczony, umieszczone są znaki i operatorzy są informowani o takiej szczególnej sytuacji.”;

- 5) skreśla się pkt 4.2.3.2.6;

- 6) w pkt 4.3.1 „Linie budowane specjalnie dla dużych prędkości” akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Wymagania takie, różniące się od wymagań koniecznych do uzyskania podstawowych poziomów osiągnięć sieci, stosowane są dla każdego istotnego parametru lub interfejsu w sposób ujednolicony na każdym odcinku linii szybkiej, która ma zostać zbudowana lub jest w trakcie planowania.”;

- 7) w pkt 4.3.2 „Linie modernizowane specjalnie do dużych prędkości” skreśla się akapit piąty;

- 8) w pkt 4.3.3.8(a) „Niedomiary przechyłki zwrotnic i przejazdów na torze prostym i na torze szlakowym” wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ppkt „Linie budowane specjalnie do dużych prędkości” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Na liniach, których promienie zostały określone na podstawie wartości niedomiary przechyłki w powyższej tabeli, dla interoperacyjnych pociągów dużych prędkości wyposażonych w specjalne mechanizmy (przechyłania) można dopuścić jazdę z wyższymi wartościami niedomiary przechyłki, pod warunkiem że przyjęcie takich wartości dla tych pociągów nie powoduje ograniczeń dla innych interoperacyjnych pociągów. W przypadku pociągów wyposażonych w specjalne mechanizmy (między innymi przechyłania) maksymalną wartość niedomiary przechyłki ustala się dla każdej linii interoperacyjnej, stosując przepisy krajowe dla danego typu pociągu. Zatwierdzenie tych pociągów w celu wprowadzenia ich do eksploatacji podlega wymaganiom TSI »Tabor kolejowy«.”;

- b) w ppkt „Linie modernizowane specjalnie do dużych prędkości i tory łączące” akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Na liniach, których promienie zostały określone na podstawie wartości niedomiary przechyłki w powyższej tabeli, dla interoperacyjnych pociągów dużych prędkości wyposażonych w specjalne mechanizmy (przechyłania) można dopuścić jazdę z wyższymi wartościami niedomiary przechyłki, pod warunkiem że przyjęcie takich wartości dla tych pociągów nie powoduje ograniczeń dla innych interoperacyjnych pociągów. W przypadku pociągów wyposażonych w specjalne mechanizmy (między innymi przechyłania) maksymalną wartość niedomiary przechyłki ustala się dla każdej linii interoperacyjnej, stosując przepisy krajowe dla danego typu pociągu. Zatwierdzenie tych pociągów w celu wprowadzenia ich do eksploatacji podlega wymaganiom TSI »Tabor kolejowy«.”;

- c) w ppkt „Linie budowane lub modernizowane specjalnie do dużych prędkości, posiadające cechy specjalne” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Na liniach, których promienie zostały określone na podstawie wartości niedomiary przechyłki w powyższej tabeli, dla interoperacyjnych pociągów dużych prędkości wyposażonych w specjalne mechanizmy (przechyłania) można dopuścić jazdę z wyższymi wartościami niedomiary przechyłki, pod warunkiem że przyjęcie takich wartości dla tych pociągów nie powoduje ograniczeń dla innych interoperacyjnych pociągów. W przypadku

- pociągów wyposażonych w specjalne mechanizmy (między innymi przechyłania) maksymalną wartość niedo-  
miaru przechyłki ustala się dla każdej linii interoperacyjnej, stosując przepisy krajowe dla danego typu pociągu.  
Zatwierdzanie tych pociągów w celu wprowadzenia ich do eksploatacji podlega wymaganiom TSI »Tabor kole-  
jowy«;
- 9) w pkt 4.3.3.21 »Wytrzymałość toru, zwrotnic i przejazdów na siły hamowania i przyspieszenia» ppkt »Warunek termiczny» akapit pierwszy tiret drugie otrzymuje brzmienie:
- „— przypadek 2: dla innych przypadków hamowania, takich jak zwykle hamowanie robocze w celu zmniejszenia prędkości lub niepowtarzane hamowanie do celów zatrzymania lub powtarzane hamowanie w celu sterowania prędkością, do czasu opublikowania odpowiedniej specyfikacji europejskiej lub normy CEN użycie hamulca i maksymalna siła hamowania dozwolona w tych ostatnich warunkach stosowania są ustalane przez zarządzającego infrastrukturą dla każdej rozpatrywanej linii interoperacyjnej.»;
- 10) w pkt 4.3.3.23 »Skutki wiatrów bocznych» akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „Każde państwo członkowskie określa dla każdej linii interoperacyjnej zasady stosowane zarówno wobec pojazdów, jak i infrastruktury, aby zagwarantować stateczność pojazdów poddanych działaniu wiatrów bocznych.»;
- 11) w pkt 4.3.3.26 »Perony pasażerskie» ppkt »Istniejące linie szybkie, linie modernizowane specjalnie do dużych prędkości i tory łączące» akapit trzeci otrzymuje brzmienie:
- „Jeżeli istniejąca sytuacja uniemożliwia łatwy dostęp dla pasażerów niepełnosprawnych, przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia środki pomocy dla niepełnosprawnych i informuje pasażerów o takich środkach. Środki te mogą obejmować:
- ruchome rampy dostępu do pociągu,
  - perony wznoszące.»;
- 12) w załączniku B tabela B.1 skreśla się wiersz dziesiąty »Rejestr infrastruktury (ppkt 4.2.3.2.6)»;
- 13) w załączniku D wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt D.2.1 »Szczegółowy projekt całości budowli inżynierskich oraz nawierzchni kolejowej» wprowadza się następujące zmiany:
- (i) akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „W celu umożliwienia sprawnego przebiegu weryfikacji przeprowadzanej przez wyznaczoną jednostkę notyfikowaną jako pierwszy krok organ orzekający lub zarządzający infrastrukturą przygotowuje i przesyła tej ostatniej, dla rozpatrywanego projektu, księgę weryfikacyjną, zawierającą streszczenie informacji określających, na czym polega projekt dla planowanego podsystemu, stanowiącą część dokumentacji technicznej podsystemu, jaka wyłania się na tym etapie definicji z projektu służącego jako podstawa dla decyzji państwa członkowskiego o kontynuowaniu. Księga weryfikacyjna zawiera w osobnym rozdziale opis elementów, jakie mają być włączone do rejestru infrastruktury dla danej linii.»;
- (ii) w ppkt »Obrys skrajni infrastruktury, rozstaw osi torów, odstęp poprzeczny, dostęp i wtargnięcia» tiret pierwsze subtiret pierwsze i drugie otrzymują brzmienie:
- „— obrys skrajni budowli, dla każdego z rozpatrywanych torów, jaki wynika z wyborów dokonanych na podstawie obliczeń co do stosowania właściwej europejskiej specyfikacji lub, do czasu ich opublikowania, broszur UIC 505-4 i 506 określonych w ppkt 4.3.3 dla elementu »obrys skrajni budowli« (ppkt 4.3.3.1), które to obliczenia są dołączane do rysunków,
- profil skrajni pantografu, jaki wynika z wyborów dokonanych na podstawie obliczeń co do stosowania broszur UIC 606-1, 505-1 oraz 505-4 określonych w ppkt 4.3.3 dla elementu »obrys skrajni budowli« (ppkt 4.3.3.1), które to obliczenia są dołączane.»;
- b) w pkt D.2.6 »Faza oddania projektu do eksploatacji» skreśla się ppkt czwarty (»Rejestr infrastruktury»);
- 14) załącznik E otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK E

#### CHARAKTERYSTYKI, KTÓRE MUSZĄ SIĘ ZNALEŻĆ W REJESTRZE INFRASTRUKTURY

Dane, które należy dostarczyć do rejestru, o którym mowa w art. 35 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (\*), określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (\*\*).

(\*) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1

(\*\*) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.”

## ZAŁĄCZNIK III

W załączniku do decyzji 2002/733/WE (TSI ENE HS) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 4.1.1 „Napięcie i częstotliwość” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Napięcie na zaciskach podstacji i na pantografie musi być zgodne z załącznikiem N do niniejszej TSI. Częstotliwość prądu musi być zgodna z załącznikiem N do niniejszej TSI. Ocena zgodności – patrz: załącznik N.4.”;

- 2) w pkt 4.1.2.1 „Geometria napowietrznych linii jezdnych w sieciach prądu przemiennego” skreśla się przypis 3 do tabeli 4.2;

- 3) w pkt 4.1.2.2 „Geometria napowietrznych linii jezdnych w sieciach prądu stałego” skreśla się przypis 4 do tabeli 4.3;

- 4) pkt 4.2.2.4 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2.4. *Dynamiczna obwiednia pojazdu*

Konstrukcja wyposażenia linii napowietrznych musi być odpowiednia do obwiedni dynamicznej pojazdów. Przyjmowana skrajnia zależy od kategorii linii. Ocena zgodności przeprowadza się w ramach podsystemu »Energia«.”;

- 5) pkt 4.2.2.5 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2.5. *Ograniczenie maksymalnego poboru mocy*

Zainstalowana moc linii szybkiej oraz linii zmodernizowanej i linii łączącej warunkuje dopuszczalny pobór mocy przez pociągi. Dlatego na pokładzie powinny być instalowane urządzenia ograniczające prąd, zgodnie z opisem w załączniku O do niniejszej TSI. Ocena przeprowadza się w ramach oceny podsystemu »Tabor«.”;

- 6) w pkt 4.2.2.8 „Koordynacja zabezpieczeń elektrycznych” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Koordynacja zabezpieczeń elektrycznych na podstacjach i w jednostkach trakcyjnych jest konieczna do optymalizacji sposobu usuwania zwarć. (W załączniku E do niniejszej TSI podane są odpowiednie wymagania).”;

- 7) w pkt 4.2.2.10 wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się akapit trzeci;

b) w ppkt „Wymagania odnośnie do projektowania podsystemu energetycznego” skreśla się akapit trzeci;

- 8) w pkt 4.2.2.11 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ppkt „Uwagi ogólne” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Wybór musi zostać dokonany przez podmiot orzekający.”;

b) w ppkt „Wymagania odnośnie do podsystemu kontrolno-decyzyjnego i taboru” skreśla się akapit czwarty;

- 9) w pkt 4.2.3.4 „Wyjątki w przypadku realizacji prac” akapit trzeci tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„– przedsiębiorstwa kolejowe działające na linii zostają poinformowane na piśmie o tymczasowych odstępstwach, ich lokalizacji geograficznej, rodzaju oraz ich szczegółowej sygnalizacji, w nocie opisującej rodzaj zastosowanej sygnalizacji specjalnej.”;

- 10) skreśla się pkt 4.2.3.5;

- 11) w pkt 4.3.1.1 „Moc zainstalowana” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Podmiot orzekający określa rodzaj linii w zależności od jej funkcji zgodnie z załącznikiem F do niniejszej TSI. Konstrukcja systemu elektroenergetycznego musi gwarantować możliwość uzyskania przez źródła energii określonych parametrów pracy. Dlatego w pkt 4.2.2.5 podano wymagania dotyczące ograniczenia poboru mocy przez podsystem »Tabor«.”;

- 12) w pkt 4.3.1.4 „Hamowanie odzyskowe” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Podmiot orzekający może podjąć decyzję o dopuszczeniu lub niedopuszczeniu hamowania odzyskowego w systemach zasilanych prądem stałym.”;

- 13) w pkt 5.3.1.2 „Obciążalność prądowa” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Obciążalność prądowa zależy od warunków otoczenia, jakimi są: maksymalna temperatura otoczenia oraz najmniejsza prędkość bocznego wiatru, jak również dopuszczalne temperatury elementów linii jezdnej oraz czas trwania działania prądu. Konstrukcja napowietrznej linii jezdnej musi uwzględniać wartości graniczne temperatur maksymalnych wyszczególnione w załączniku B do EN 50 119, wersja 2001, biorąc pod uwagę dane przedstawione w EN 50 149, wersja 1999, pkt 4.5, tabele 3 i 4. Analiza musi wykazać, że linia jezdna jest w stanie spełnić określone wymagania.”;

- 14) w pkt 5.3.2.7 „Średni nacisk stykowy i parametry współpracy systemu linia napowietrzna/pantograf” akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Wytwórca pantografu musi zapewnić możliwość wykonania na pokładzie zmiany charakterystyki pomiędzy trzema krzywymi, uwzględniając odpowiednie informacje, np. zastosowanie pantografu 1 950 mm lub informacje o napięciu w napowietrznej linii jezdnej.”;

- (15) załącznik D otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK D

#### SPIS INFRASTRUKTURY, INFORMACJE O PODSYSTEMIE ENERGETYCZNYM

Dane, które należy dostarczyć do rejestrów, o których mowa w art. 34 i 35 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (\*), określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (\*\*) oraz w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (\*\*).

(\*) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

(\*\*) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.

(\*\*\*) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”;

- 16) w załączniku H pkt H.3.1 „Napowietrzne linie jezdne” skreśla się przypis nr 3 do tabeli H.1;

- 17) w załączniku J pkt J.3.1 „Napowietrzne linie jezdne” skreśla się przypis nr 4 do tabeli J.1;

- 18) w załączniku O wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pkt O.2 „Maksymalny prąd pociągu” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W tabeli O.1 podano maksymalne dopuszczalne wartości natężenia prądu pociągu: wartości dotyczą zarówno trybu trakcji, jak i odzysku energii.”;

- b) w pkt O.4 „Urządzenie ograniczające moc lub prąd” skreśla się akapit drugi.



## ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku do decyzji 2002/735/WE (TSI RST HS) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w sekcji 4 „Charakterystyki podsystemu” akapit trzeci wprowadzenia otrzymuje brzmienie:  
„Wspólne charakterystyki taboru zostały zdefiniowane w sekcji 4 niniejszej TSI.”;
- 2) w pkt 4.1.1 „Największe siły działające na tor (BP4)” lit. a) „Nacisk dynamiczny” tiret drugie zdanie drugie otrzymuje brzmienie:  
„zastosowanie mają obowiązujące na tych liniach przepisy techniczne.”;
- 3) w pkt 4.1.2 „Nacisk osi (BP10)” akapit siódmy tiret drugie zdanie drugie otrzymuje brzmienie:  
„zastosowanie mają obowiązujące na tych liniach przepisy techniczne.”;
- 4) w pkt 4.1.4 „Skrajnia obciążenia taboru (BP12)” akapit drugi otrzymuje brzmienie:  
„Wyboru skrajni taboru należy dokonać na podstawie tras, na których tabor ma pracować.”;
- 5) w pkt 7.2 „Zgodność taboru z innymi podsystemami” skreśla się akapity czwarty, piąty i szósty;
- 6) w tabeli 2 w załączniku E skreśla się następujący przypis:  
„(\*) dane zgodne ze spisem infrastruktury taboru.”;
- 7) w załączniku F wprowadza się następujące zmiany:
  - a) w sekcji „Moduł SD (Zapewnienie jakości produkcji)” wprowadza się następujące zmiany:
    - (i) w pkt 6.2 skreśla się tiret „spis taboru zawierający wszystkie wskazania wyszczególnione w TSI.”;
    - (ii) w pkt 6.7 skreśla się tekst „oraz, w szczególności: spis taboru, zawierający wszystkie wskazania wyszczególnione w TSI.”;
  - b) w sekcji „Moduł SF (Weryfikacja produktu)” wprowadza się następujące zmiany:
    - (i) w pkt 5 skreśla się tiret „spis taboru uwzględniający wszystkie wskazania wyszczególnione w TSI.”;
    - (ii) w pkt 11 skreśla się tiret „spis taboru, zawierający wszystkie wskazania wyszczególnione w TSI.”;
  - c) w sekcji „Moduł SH2 (Zapewnienie jakości ze sprawdzeniem projektu)” pkt 6.7 skreśla się tiret „spis taboru uwzględniający wszystkie wskazania wyszczególnione w TSI.”;
- (8) załącznik I otrzymuje brzmienie:

## „ZAŁĄCZNIK I

Dane, które należy dostarczyć do rejestru, o którym mowa w art. 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (\*), określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (\*\*).

(\*) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

(\*\*) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”.

## ZAŁĄCZNIK V

W załączniku do decyzji 2006/66/WE (TSI „Hałas”) wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 4.8.2 otrzymuje brzmienie:

„4.8.2. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji

Dane, które należy dostarczyć do rejestru, o którym mowa w art. 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (\*), określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (\*\*).

---

(\*) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

(\*\*) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”;

2) w załączniku B wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji B.2 „Moduł SD: System zarządzania jakością produkcji” wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt 4.2 akapit drugi skreśla się tiret szóste;

(ii) w pkt 10 skreśla się tekst „a w szczególności:” oraz tiret dziewiąte;

b) w sekcji B.3 „Moduł SF: Weryfikacja produktu” wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt 5 akapit drugi skreśla się tiret trzecie;

(ii) w pkt 10 skreśla się tiret drugie;

c) w sekcji B.4 „Moduł SH2: Pełny system zarządzania jakością z badaniem projektu” w pkt 10 skreśla się tiret ósme.

---