

ZALECENIA

ZALECENIE KOMISJI

z dnia 18 listopada 2014 r.

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

(2014/881/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 30 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z sekcją 7.3.4 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 ⁽²⁾ (INF TSI) i zgodnie z sekcją 7.3.4 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1301/2014 ⁽³⁾ (ENE TSI), w przypadku istniejących linii kolejowych, które nie są przedmiotem żadnego projektu dotyczącego odnowienia lub modernizacji, wykazanie poziomu zgodności tych linii z podstawowymi parametrami przyjętymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI) jest dobrowolne. Podobnie w przypadku istniejących linii kolejowych, które są przedmiotem projektów nie podlegających procedurze weryfikacji WE, wykazanie poziomu zgodności tych linii z podstawowymi parametrami przyjętymi w TSI również powinno być dobrowolne.
- (2) Zarządca infrastruktury powinien mieć możliwość, na zasadzie dobrowolności, uzupełnienia rejestru infrastruktury informacjami dotyczącymi poziomu zgodności istniejących linii z podstawowymi parametrami przyjętymi w TSI. Należy zalecić standardową procedurę stosowaną przy wykazaniu poziomu zgodności z podstawowymi parametrami przyjętymi w TSI.
- (3) Załącznik do zalecenia Komisji 2011/622/UE ⁽⁴⁾ odnosi się do poprzednich wersji TSI „Infrastruktura” i „Energia” i powinien zatem zostać uaktualniony.
- (4) W celu zapewnienia jasności i uproszczenia najlepszym rozwiązaniem jest zastąpienie zalecenia 2011/622/UE niniejszym zaleceniem Komisji.
- (5) Po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 29 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:

1. Procedurę określoną w załączniku należy stosować w celu wykazania poziomu zgodności istniejących linii kolejowych z podstawowymi parametrami przyjętymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności.
2. Niniejsze zalecenie zastępuje zalecenie 2011/622/UE.

Sporządzono w Brukseli dnia 18 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji

Violeta BULC

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (zob. s. 1 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii Europejskiej (zob. s. 179 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽⁴⁾ Zalecenie Komisji 2011/622/UE z dnia 20 września 2011 r. w sprawie procedury służącej wykazaniu poziomu zgodności istniejących linii kolejowych z podstawowymi parametrami przyjętymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (Dz.U. L 243 z 21.9.2011, s. 23).

ZAŁĄCZNIK

1. Wprowadzenie1.1. *Zakres techniczny*

Niniejsza procedura dotyczy następujących podsystemów systemu kolejowego Unii Europejskiej:

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

Zostały one 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 UE określony w dyrektywie 2008/57/WE.

1.3. *Definicje*

Do celów niniejszej procedury:

- a) „istniejąca infrastruktura” oznacza istniejącą infrastrukturę (urządzenia stacjonarne) niebędącą przedmiotem procedury weryfikacji WE;
- b) „wykazanie zgodności istniejącej infrastruktury” oznacza weryfikację zgodności podstawowych parametrów podsystemu lub określonego elementu istniejących linii z wymogami odpowiednich 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 zgodności istniejących linii kolejowych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności2.1. *Cel*

Przedstawiona niżej procedura może być stosowana w celu wykazania zgodności istniejących urządzeń stacjonarnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności bez konieczności bycia przedmiotem procedury weryfikacji WE.

Procedura ta nie jest obowiązkowa, ale może być stosowana na zasadzie dobrowolności.

2.2. *Procedura służąca wykazaniu poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI*

2.2.1. Procedura służąca wykazaniu poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI oznacza procedurę służącą wykazaniu zgodności istniejącej infrastruktury. W ramach tej procedury wnioskodawca spełnia obowiązki określone w pkt 2.2.2, 2.2.3, 2.2.5.2 i 2.2.5.3 oraz zapewnia i deklaruje, na swoją wyłączną odpowiedzialność, że dany podsystem, który podlega przepisom pkt 2.2.4, spełnia wymagania odpowiednich TSI.

2.2.2. 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; oraz
- b) dokumentację techniczną.

2.2.3. *Dokumentacja techniczna*

2.2.3.1. Wnioskodawca kompletuje dokumentację techniczną i udostępnia ją niezależnemu rzeczoznawcy, o którym mowa w pkt 2.2.4. Dokumentacja powinna umożliwiać wykazanie poziomu zgodności istniejących podsystemów z podstawowymi parametrami stosownych TSI.

2.2.3.2. 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. Jeżeli zastosowano częściowo normy zharmonizowane lub krajowe, w dokumentacji technicznej wskazuje się części, które zostały zastosowane;
 - d) warunki użytkowania podsystemu (ograniczenia czasu lub odległości przebiegu, dopuszczalnych wielkości zużycia itp.);
 - e) opisy i wyjaśnienia niezbędne w celu 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 wykazujące, iż wcześniejsze kontrole lub próby zostały przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, w porównywalnych warunkach, przez właściwe podmioty.
- 2.2.3.3. Wnioskodawca przechowuje dokumentację techniczną do dyspozycji właściwych organów krajowych przez cały okres eksploatacji podsystemu.
- 2.2.4. Procedura służąca wykazaniu poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI
- 2.2.4.1. Niezależny rzeczoznawca wybrany przez wnioskodawcę uwzględni dowody z badań, prób i kontroli przeprowadzonych przez inne organy lub wnioskodawcę.
- 2.2.4.2. Zebrane przez niezależnego rzeczoznawcę dowody powinny być odpowiednie i wystarczające, aby wykazać poziom zgodności z wymaganiami stosownych TSI oraz umożliwić przeprowadzenie wszystkich wymaganych i stosownych kontroli i prób.
- 2.2.4.3. Jeżeli istniejący podsystem spełnia wymagania stosownych TSI, niezależny rzeczoznawca może wydać świadectwo wykazania zgodności istniejącej infrastruktury.
- 2.2.5. Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury
- 2.2.5.1. 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.
- 2.2.5.2. Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury oraz dokumenty towarzyszące są sporządzone zgodnie z rozdziałem 2.5 niniejszej procedury.
- 2.2.5.3. Kopię deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury udostępnia się na żądanie właściwych organów.
- 2.2.6. Dokumentacja techniczna
- 2.2.6.1. Niezależny rzeczoznawca odpowiada za skompletowanie dokumentacji technicznej, która musi być dołączona do deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury.
- 2.2.6.2. Dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury składa się u wnioskodawcy.
- 2.2.6.3. Wnioskodawca przechowuje kopię dokumentacji technicznej przez cały okres eksploatacji podsystemu; kopia dokumentacji technicznej przesyłana jest do dowolnego innego państwa członkowskiego, które tego zażąda.
- 2.3. *Cechy podlegające ocenie*
- Cechy podlegające ocenie przy zastosowaniu procedury służącej wykazaniu poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI zostały określone w poniższych tabelach:
- tabela 1 dotyczy podsystemu „Infrastruktura”,
 - tabela 2 dotyczy podsystemu „Energia”.

Tabela 1

Ocena podsystemu „Infrastruktura” na potrzeby wykazania zgodności istniejącej infrastruktury

Cechy podlegające ocenie (INF TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny
	1	2
Skrajnia budowli (4.2.3.1)	X	6.2.4.1
Odległość między osiami torów (4.2.3.2)	X	6.2.4.2
Maksymalne pochylenia (4.2.3.3)	X	
Minimalny promień łuku poziomego (4.2.3.4)	X	6.2.4.4
Minimalny promień łuku pionowego (4.2.3.5)	X	6.2.4.4
Nominalna szerokość toru (4.2.4.1)	X	6.2.4.3
Przechyłka (4.2.4.2)	X	6.2.4.4
Niedobór przechyłki (4.2.4.3)	X	6.2.4.4 6.2.4.5
Nagła zmiana niedoboru przechyłki (4.2.4.4)	X	6.2.4.4
Ekwiwalentna stożkowatość (4.2.4.5)	X	6.2.4.6
Profil główki szyny w przypadku toru szlakowego (4.2.4.6)	n.d.	6.2.4.7
Pochylenie poprzeczne szyny (4.2.4.7)	X	
Geometria rozjazdów i skrzyżowań (4.2.5.1)	X	6.2.4.8
Wykorzystanie ruchomych dziobów krzyżownic (4.2.5.2)	X	6.2.4.8
Maksymalny odcinek bez prowadzenia w krzyżownicy podwójnej ze stałymi dziobami (4.2.5.3)	X	6.2.4.8
Wytrzymałość toru na obciążenia pionowe (4.2.6.1)	X	6.2.5
Wzdłużna wytrzymałość toru (4.2.6.2)	X	6.2.5
Poprzeczna wytrzymałość toru (4.2.6.3)	X	6.2.5
Wytrzymałość nowych mostów na obciążenie ruchem (4.2.7.1)	n.d.	
Ekwiwalentne obciążenia pionowe w przypadku nowych budowli ziemnych oraz skutków parcia gruntu (4.2.7.2)	n.d.	
Wytrzymałość nowych budowli znajdujących się nad torami lub przy torach (4.2.7.3)	n.d.	
Wytrzymałość istniejących budowli oraz budowli ziemnych na obciążenie ruchem (4.2.7.4)	X	6.2.4.10
Próg natychmiastowego działania w przypadku nierówności poprzecznych (4.2.8.1)	n.d.	

Cechy podlegające ocenie (INF TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny
	1	2
Próg natychmiastowego działania w przypadku nierówności podłużnych (4.2.8.2)	n.d.	
Próg natychmiastowego działania w przypadku wchrowatości toru (4.2.8.3)	n.d.	
Próg natychmiastowego działania w przypadku wahania szerokości toru będącej usterką pojedynczą (4.2.8.4)	n.d.	
Próg natychmiastowego działania w przypadku przechyłki (4.2.8.5)	n.d.	
Próg natychmiastowego działania w przypadku rozjazdów i skrzyżowań (4.2.8.6)	n.d.	
Długość użytkowa peronu (4.2.9.1)	X	
Wysokość peronu (4.2.9.2)	X	
Odległość peronu od osi toru (4.2.9.3)	X	6.2.4.11
Położenie toru w planie wzdłuż peronów (4.2.9.4)	X	
Maksymalne zmiany ciśnienia w tunelach (4.2.10.1)	X	6.2.4.12
Skutki wiatrów bocznych (4.2.10.2)	X	6.2.4.13
Podrywanie podsypki (4.2.10.3)	Punkt otwarty	
Znaki położenia (4.2.11.1)	X	
Eksplatacyjna wartość stożkowatości ekwiwalentnej (4.2.11.2)	n.d.	
Opróżnianie toalet (4.2.12.2)	X	6.2.4.14
Urządzenia do czyszczenia pociągów z zewnątrz (4.2.12.3)	X	6.2.4.14
Uzupełnianie wody (4.2.12.4)	X	6.2.4.14
Tankowanie (4.2.12.5)	X	6.2.4.14
Zasilanie energią elektryczną do celów nietrakcyjnych (4.2.12.6)	X	6.2.4.14
Stosowanie składników interoperacyjności	n.d.	

Tabela 2

Ocena podsystemu „Energia” na potrzeby wykazania zgodności istniejącej infrastruktury

Cechy podlegające ocenie (ENE TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny
	1	2
Napięcie i częstotliwość (4.2.3)	X	
Parametry dotyczące możliwości systemu zasilania (4.2.4)	X	6.2.4.1

Cechy podlegające ocenie (ENE TSI)	Istniejąca linia niebędąca przedmiotem weryfikacji WE	Szczególne procedury oceny
	1	2
Obciążalność prądowa systemów DC dla pociągów na postoju (4.2.5)	X	6.1.4.2
Hamowanie odzyskowe (4.2.6)	X	6.2.4.2
Organizacja koordynacji zabezpieczeń elektrycznych (4.2.7)	X	6.2.4.3
Zakłócenia harmoniczne i dynamiczne systemów zasilania sieci jezdnej AC (4.2.8)	X	6.2.4.4
Geometria sieci jezdnej (4.2.9)	X	
Skrajnia pantografu (4.2.10)	X	
Średnia siła nacisku (4.2.11)	X	
Charakterystyka dynamiczna i jakość odbioru prądu (4.2.12)	X	6.1.4.1, 6.2.4.5
Rozstaw pantografów dla konstrukcji sieci trakcyjnej (4.2.13)	X	
Materiał przewodu jezdnej (4.2.14)	X	
Sekcje separacji faz (4.2.15)	X	
Sekcje separacji systemów (4.2.16)	X	
Zabezpieczenia przeciwporażeniowe (4.2.18)	X	6.2.4.6
Zasady utrzymania (4.5)	X	6.2.4.7

2.4. Wymagania wobec niezależnego rzeczoznawcy

- 2.4.1. 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.
- 2.4.2. W zakresie infrastruktury kolejowej niezależny rzeczoznawca posiada:
- odpowiednie kwalifikacje techniczne;
 - wystarczającą wiedzę na temat wymogów dotyczących oceny i wystarczające doświadczenie praktyczne w zakresie przeprowadzania odnośnych badań; oraz
 - umiejętność sporządzania świadectw wykazania zgodności istniejącej infrastruktury oraz dokumentów technicznych stanowiących formalny zapis przeprowadzonych kontroli.
- 2.4.3. Niezależny rzeczoznawca będący wewnętrzną jednostką zarządcy infrastruktury powinien spełniać poniższe wymogi:
- rzecznawca i jego pracownicy mają wyznaczone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz dysponują takimi metodami sprawozdawczości, które zapewniają ich bezstronność;
 - rzecznawca 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.

- 2.5. *Deklaracja wykazania zgodności*
- 2.5.1. Deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury oraz dokumenty towarzyszące należy opatrzyć datą i podpisem.
- 2.5.2. 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 handlową i pełny adres wnioskodawcy lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego swoją siedzibę na terenie UE (w przypadku przedstawiciela, należy również podać nazwę handlową wnioskodawcy);
 - c) krótki opis podsystemu;
 - d) nazwę i adres niezależnego rzeczoznawcy, który dokonał wykazania zgodności istniejącej infrastruktury;
 - e) odniesienia do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej;
 - f) wszelkie stosowne tymczasowe lub ostateczne przepisy, którym podlegają podsystemy, oraz w szczególności wszelkie ograniczenia lub warunki eksploatacji;
 - g) w przypadku deklaracji tymczasowej — okres ważności deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury;
 - h) tożsamość sygnatariusza.
-