

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/777**z dnia 16 maja 2019 r.****w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 49 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie (UE) 2016/797 sprecyzowano rolę podmiotów kolejowych, w szczególności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, w odniesieniu do kontroli, które należy przeprowadzić przed rozpoczęciem użytkowania pojazdów, które uzyskały zezwolenie.
- (2) Rejestr infrastruktury kolejowej powinien zapewniać przejrzystość charakterystyki sieci i być wykorzystywany jako referencyjna baza danych. W szczególności należy go stosować w połączeniu z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu, aby sprawdzić zgodność techniczną pojazdu z trasą.
- (3) Należy zaktualizować wykaz parametrów rejestru infrastruktury kolejowej i wspólnego interfejsu użytkownika, określony w decyzji wykonawczej Komisji 2014/880/UE ⁽²⁾, aby umożliwić kontrolę zgodności pojazdu z trasą. Jednocześnie aplikacja internetowa rejestru infrastruktury (aplikacja RINF) powinna zastąpić wspólny interfejs użytkownika.
- (4) Aplikacja RINF powinna być utworzona i zarządzana przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej („Agencja”) i powinna zapewniać dostęp do zapisów państw członkowskich dotyczących zasobów, określających wartości parametrów sieci każdego podsystemu lub części podsystemu. W szczególności państwa członkowskie powinny korzystać z niej w realizacji obowiązku publikacji przewidzianego w art. 49 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797 w celu zapewnienia użytkownikom jednego punktu dostępu.
- (5) Dane dotyczące parametrów określonych w tabeli zawartej w załączniku do decyzji wykonawczej 2014/880/UE należy zgromadzić i umieścić w rejestrze infrastruktury kolejowej, dla całego systemu kolei Unii, do dnia 16 marca 2019 r. zgodnie z art. 5 tej decyzji. Dane dotyczące nowych parametrów określonych w niniejszym rozporządzeniu należy zgromadzić i umieścić w rejestrze infrastruktury w odpowiednim czasie, tak aby osiągnąć cele określone w dyrektywie (UE) 2016/797, w szczególności aby umożliwić kontrolę zgodności pojazdu z trasą na podstawie aplikacji RINF. Aplikacja RINF powinna działać najpóźniej w momencie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, a dane dotyczące parametrów istotnych z punktu widzenia kontroli zgodności pojazdu z trasą powinny zostać zgromadzone i wprowadzone najpóźniej do dnia 16 stycznia 2020 r., w możliwie najkrótszym terminie.
- (6) Każde państwo członkowskie powinno wyznaczyć krajową jednostkę rejestrującą odpowiedzialną za koordynację przesyłania danych i regularną aktualizację danych w rejestrze infrastruktury państwa członkowskiego.
- (7) Zarządcy infrastruktury powinni gromadzić dane dotyczące ich sieci i zapewnić kompletność, spójność, dokładność i aktualność danych przekazywanych jednostkom rejestrującym.
- (8) Dalsze prace nad aplikacją RINF powinny ułatwić kontrolę zgodności pojazdu z trasą oraz opracowanie opisu trasy zawierającego informacje z aplikacji RINF. Agencja powinna oceniać korzyści i koszty dodatkowych funkcji w aplikacji RINF i odpowiednio je wprowadzać.
- (9) Agencja powinna opracować instrukcje stosowania opisującą i w razie konieczności wyjaśniającą wymogi niniejszego rozporządzenia. Instrukcje powinny być aktualizowane, publikowane i nieodpłatnie podane do publicznej wiadomości.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.⁽²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/880/UE z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 489).

- (10) W dniu 27 lipca 2018 r. Agencja wydała zalecenie w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej w celu dostosowania funkcjonalności rejestru do dyrektywy (UE) 2016/797.
- (11) Należy zatem uchylić decyzję wykonawczą 2014/880/UE.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Wspólne specyfikacje rejestru infrastruktury

1. Wspólne specyfikacje rejestru infrastruktury, o których mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797, określa się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby wartości parametrów ich sieci kolejowej były skomputeryzowane w aplikacji elektronicznej, która musi być zgodna ze wspólnymi specyfikacjami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 2

Aplikacja RINF

1. Agencja tworzy i utrzymuje aplikację internetową („aplikacja RINF”), która działa jako jeden punkt dostępu na potrzeby publikacji informacji państw członkowskich o infrastrukturze zgodnie z art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.
2. Aplikacja RINF powstaje zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.
3. Agencja zapewnia operacyjność aplikacji RINF najpóźniej do dnia 16 czerwca 2019 r.
4. Każde państwo członkowskie zapewnia gromadzenie danych i umieszczenie ich w aplikacji RINF w terminach określonych w tabeli 1 w załączniku.
5. Każde państwo członkowskie zapewnia aktualność danych w aplikacji RINF, zgodnie z art. 5.
6. Agencja powołuje grupę składającą się z przedstawicieli krajowych jednostek rejestrujących, której zadaniem jest koordynowanie, monitorowanie i wspieranie wprowadzania danych do aplikacji RINF.

Artykuł 3

Okres przejściowy

1. Terminy uzupełniania rejestru infrastruktury określone w decyzji wykonawczej 2014/880/UE i wskazane w załączniku do niniejszego rozporządzenia mają nadal zastosowanie.
2. Państwa członkowskie i Agencja zapewniają dostępność danych zgromadzonych i wprowadzonych do rejestru infrastruktury zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE oraz zapewniają ich dostępność za pośrednictwem aplikacji RINF.

Artykuł 4

Krajowa jednostka rejestrująca

1. Każde państwo członkowskie wyznacza krajową jednostkę rejestrującą odpowiedzialną w danym państwie członkowskim za koordynację gromadzenia danych i umieszczania ich w aplikacji RINF.

2. Każde państwo członkowskie powiadamia Agencję najpóźniej do dnia 16 czerwca 2019 r. o krajowej jednostce rejestrującej wyznaczonej zgodnie z ust. 1, jeżeli jednostka ta nie jest organem wyznaczonym zgodnie z art. 6 ust. 2 decyzji wykonawczej 2014/880/UE.

3. Od dnia 1 stycznia 2021 r., pod warunkiem rozwoju aplikacji RINF, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), zarządcy infrastruktury każdego państwa członkowskiego odpowiadają za gromadzenie i wprowadzanie danych do aplikacji RINF.

Artykuł 5

Gromadzenie danych

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają dokładność, kompletność, spójność i terminowość danych zawartych w aplikacji RINF i przekazują zaktualizowane dane niezwłocznie po uzyskaniu do nich dostępu.

2. Do dnia 31 grudnia 2020 r. zarządcy infrastruktury przekazują dane jednostkom rejestrującym. Jednostki rejestrujące przekazują dane do aplikacji RINF co najmniej raz w miesiącu, chyba że nie ma potrzeby aktualizacji danych. W tym ostatnim przypadku jednostki rejestrujące informują Agencję o braku potrzeby aktualizacji danych. Jedna aktualizacja musi zbiegać się z coroczną publikacją regulaminu sieci.

3. Od dnia 1 stycznia 2021 r., pod warunkiem rozwoju aplikacji RINF, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), zarządcy infrastruktury przekazują dane bezpośrednio do aplikacji RINF niezwłocznie po uzyskaniu do nich dostępu.

4. Informacje dotyczące infrastruktur dopuszczonych do eksploatacji po dniu 16 czerwca 2019 r. przekazuje się do aplikacji RINF przed dopuszczeniem do eksploatacji.

Artykuł 6

Dalsze działania

1. Agencja, uwzględniając wynik analizy kosztów i korzyści, aktualizuje aplikację RINF do dnia 1 stycznia 2021 r. w celu:

- a) usprawnienia procesu aktualizacji danych w aplikacji RINF, tak aby umożliwić zarządcom infrastruktury aktualizowanie informacji niezwłocznie po uzyskaniu do nich dostępu;
- b) poprawienia opisu sieci w taki sposób, aby dokładnie odzwierciedlać jej geometrię;
- c) dostarczania informacji o możliwych trasach w sieci;
- d) zapewnienia możliwości powiadamiania przedsiębiorstw kolejowych o mających dla nich znaczenie zmianach w aplikacji RINF.

2. Do dnia 16 stycznia 2022 r. Agencja, biorąc pod uwagę wynik analizy kosztów i korzyści, aktualizuje aplikację RINF, aby umożliwić gromadzenie i umieszczanie w niej informacji niezbędnych na potrzeby opisu trasy, o którym mowa w dodatku D2 do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/773⁽³⁾. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby jego rejestr infrastruktury zawierał informacje niezbędne na potrzeby opisu trasy rok po aktualizacji aplikacji RINF.

3. Dalszy rozwój aplikacji RINF może prowadzić do powstania systemu danych zasilającego wszystkie elektroniczne przepływy informacji odnoszące się do sieci kolejowej w Unii.

Artykuł 7

Instrukcje stosowania wspólnych specyfikacji

Najpóźniej do dnia 16 czerwca 2019 r. Agencja publikuje instrukcje stosowania wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury (instrukcje stosowania). Agencja aktualizuje instrukcje stosowania. Instrukcje stosowania zawierają odesłanie do stosownych przepisów technicznych specyfikacji interoperacyjności w odniesieniu do każdego parametru.

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (zob. s. 5 niniejszego Dziennika Urzędowego).

Artykuł 8

Uchylenie

Decyzja wykonawcza 2014/880/UE traci moc.

Artykuł 9

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 maja 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. ZAKRES TECHNICZNY

Niniejsze specyfikacje dotyczą danych związanych z następującymi podsystemami strukturalnymi systemu kolei Unii:

- a) podsystem „Infrastruktura”,
- b) podsystem „Energia”,
- c) podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”.

2. CEL

Głównym celem rejestru infrastruktury jest określenie przejrzystych charakterystyk sieci i oraz wykorzystanie go jako referencyjnej bazy danych.

2.1. **Procedury, w których korzysta się z rejestru infrastruktury**

Z rejestru infrastruktury korzysta się w następujących procedurach:

- a) kontrole przed rozpoczęciem użytkowania pojazdów, które uzyskały zezwolenie, zgodnie z art. 23 dyrektywy (UE) 2016/797;
- b) projektowanie podsystemów ruchomych;
- c) kontrola wykonalności przewozów pociągami;
- d) publikacja przepisów i ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze zgodnie z art. 14 ust. 11 dyrektywy (UE) 2016/797;
- e) weryfikacja zgodności technicznej stałych urządzeń zgodnie z art. 18 ust. 4 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797;
- f) monitorowanie postępów w zakresie interoperacyjności systemu kolei Unii;
- g) tworzenie regulaminu sieci w odniesieniu do charakteru infrastruktury;
- h) opracowanie opisu trasy, o którym mowa w dodatku D2 do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/773 zgodnie z art. 6 ust. 2;
- i) wykorzystanie danych z rejestru infrastruktury w innych narzędziach informatycznych.

2.2. **Wymogi szczegółowe dotyczące rejestru infrastruktury**

Rejestr infrastruktury:

- a) zawiera wartości parametrów stosowanych w kontroli zgodności technicznej pojazdu z trasą;
- b) zawiera odpowiednie dane określające charakterystyki infrastruktury planowanego obszaru użytkowania i ułatwia projektowanie taboru i kontrolę wykonalności przewozów pociągami;
- c) umożliwia państwom członkowskim uwzględnienie w rejestrze infrastruktury przepisów i ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze;
- d) zawiera odpowiednie dane ułatwiające weryfikację zgodności technicznej między stałym podsystemem a siecią, do której jest on włączany, oraz monitorowanie postępów w zakresie interoperacyjności stałych urządzeń kolejowych;
- e) zawiera informacje niezbędne do opisu trasy;
- f) umożliwia korzystanie z rejestru infrastruktury jako referencyjnej bazy danych na potrzeby regulaminu sieci lub innych narzędzi informatycznych.

3. WSPÓLNE CHARAKTERYSTYKI

Charakterystyki określone w tym załączniku są wspólne dla wszystkich rejestrów infrastruktury państw członkowskich.

3.1. Definicje

Do celów niniejszego załącznika stosuje się następujące definicje:

- 1) „odcinek linii” oznacza część linii pomiędzy sąsiednimi punktami operacyjnymi, w której skład może wchodzić kilka torów;
- 2) „punkt operacyjny” (PO) oznacza każde miejsce przeznaczone do wykonywania operacji związanych z przewozami pociągami, w którym przewozy takie mogą się rozpocząć i kończyć lub zmieniać trasę i w którym mogą być realizowane przewozy pasażerskie lub towarowe; oznacza on również każde miejsce zlokalizowane na granicach pomiędzy państwami członkowskimi lub zarządcami infrastruktury;
- 3) „punkt lokalizacji” (PL) oznacza każdy konkretny punkt na torze odcinka linii, w którym zmienia się wartość parametru;
- 4) „tor główny” oznacza każdy tor wykorzystywany do celów przemieszczania w ramach przewozów pociągami; nie obejmuje mijanek i posterunków odgałęźnych i osłonnych na torze szlakowym ani połączeń torów niezbędnych jedynie do ruchu pociągów;
- 5) „bocznica” oznacza każdy tor w obrębie punktu operacyjnego, który nie jest wykorzystywany do celów planowej eksploatacji pociągu.

3.2. Struktura sieci kolejowej w rejestrze infrastruktury

- 3.2.1. Na potrzeby rejestru infrastruktury każde państwo członkowskie opisuje swoją sieć kolei według odcinków linii oraz punktów operacyjnych.
- 3.2.2. Pozycje podlegające publikacji w odniesieniu do „odcinka linii”, związane z podsystemami „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, przypisuje się do elementu infrastruktury „tor główny”.
- 3.2.3. Pozycje podlegające publikacji w odniesieniu do „punktu operacyjnego”, związane z podsystemem „Infrastruktura”, przypisuje się do elementów infrastruktury „tor główny” i „bocznica”.

3.3. Pozycje w rejestrze infrastruktury

- 3.3.1. Pozycje publikuje się zgodnie z tabelą 1.
- 3.3.2. Instrukcje stosowania rejestru infrastruktury, o których mowa w art. 7, określają szczególny format danych wymienionych w tabeli 1 i proces zarządzania nimi; dane te przedstawia się w jeden z następujących sposobów:
 - a) wybór jednej lub wielu opcji ze wstępnie określonego wykazu;
 - b) CiągZnaków lub wstępnie określony CiągZnaków;
 - c) numer wskazany w nawiasach kwadratowych.
- 3.3.3. Wartość parametru podaje się, jeżeli odpowiada ona parametrowi podstawowemu lub jeżeli odpowiednia pozycja istnieje w opisywanej sieci, zgodnie z terminami określonymi w tabeli 1.

Parametry niezbędne na potrzeby kontroli zgodności pojazdu z trasą są zaznaczone jako „Niezbędny do zgodności trasy” zgodnie z dodatkiem D1 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773.

Wszystkie informacje istotne dla wspomnianych parametrów przedstawiono w tabeli 1.

Jeżeli w tabeli 1 mowa jest o dokumencie zarządcy infrastruktury, zarządcy infrastruktury lub krajowa jednostka rejestrująca zgodnie z art. 5 przedkłada taki dokument Agencji w formacie elektronicznym. Dokumenty, o których mowa w pkt 1.1.1.1.2.4.4, 1.1.1.1.6.4, 1.1.1.1.6.5, 1.1.1.3.7.1.3 i 1.1.1.3.11.3, są przedkładane w dwóch językach UE.

Tabela 1

Pozycje w rejestrze infrastruktury

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1	PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE					
1.1	ODCINEK LINII					
1.1.0.0.0	Informacje ogólne					
1.1.0.0.0.1	Kod zarządcy infrastruktury (IM)	[AAAA]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który (-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.0.0.0.2	Krajowa identyfikacja linii	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny linii lub niepowtarzalny numer linii w obrębie państwa członkowskiego.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.0.0.0.3	Punkt operacyjny na początku odcinka linii	Wstępnie określony CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny PO na początku odcinka linii (numery kilometrów rosną od początkowego PO do końcowego PO).	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.0.0.0.4	Punkt operacyjny na końcu odcinka linii	Wstępnie określony CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny PO na końcu odcinka linii (numery kilometrów rosną od początkowego PO do końcowego PO).	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.0.0.0.5	Długość odcinka linii	Wstępnie określony CiągZnaków	Odległość między punktami operacyjnymi na początku i na końcu odcinka linii.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.0.0.0.6	Charakter odcinka linii	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zwykły odcinek linii/połączenie	Rodzaj odcinka linii wyrażający wielkość prezentowanych danych, która zależy od faktu, czy łączy on PO wytworzone przez podział dużego węzła na szereg PO czy nie.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1	TOR GŁÓWNY					
1.1.1.0.0	Informacje ogólne					
1.1.1.0.0.1	Identyfikacja toru	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie odcinka linii.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.0.0.2	Normalny kierunek jazdy	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: N/P/O	Normalnym kierunkiem jazdy: — jest ten sam kierunek, co kierunek określony przez początek i koniec odcinka linii: (N) — jest kierunek przeciwny do kierunku określonego przez początek i koniec odcinka linii: (O) — są oba kierunki: (B)	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1	Podsystem „Infrastruktura”					
1.1.1.1.1	Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru					
1.1.1.1.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru, dotycząca zgodności z wymogami technicznymi specyfikacji interoperacyjności (TSI) mającymi zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer dla deklaracji WE zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/250 (1).			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (zdefiniowana w zaleceniu Komisji 2014/881/UE (2)) w odniesieniu do toru, dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodny z wymogami formatu określonymi dla deklaracji WE w załączniku VII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.2	Parametry eksploatacyjne					
1.1.1.1.2.1	Klasyfikacja toru w sieci transeuropejskiej (TEN)	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie części sieci transeuropejskiej, do której należy linia.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.1.2.1.2	Identyfikator systemu informacji geograficznej TEN (ID GIS)	CiągZnaków	Wskazanie ID GIS odcinka w bazie danych TEN-T, do którego należy dany tor.			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.1.2.2	Kategoria linii	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Klasyfikacja linii zgodnie z TSI „Infrastruktura” – rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 ⁽³⁾	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.2.3	Część kolejowego korytarza towarowego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Wskazanie, czy linię włączono do kolejowego korytarza towarowego.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.2.4	Pojemność ładunkowa	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Połączenie kategorii linii z prędkością w najsłabszym punkcie toru.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.2.4.1	Krajowa klasyfikacja pojemności ładunkowej	CiągZnaków	Krajowa klasyfikacja pojemności ładunkowej		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.2.4.2	Zgodność struktur z modelem obciążenia HSLM (<i>High Speed Load Model</i>)	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	W przypadku odcinków linii o maksymalnej dozwolonej prędkości co najmniej 200 km/godz. Informacje dotyczące procedury, którą należy stosować do przeprowadzenia kontroli kompatybilności dynamicznej		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.2.4.3	Miejsce na linii kolejowej, w którym struktury wymagają szczególnych kontroli	Wstępnie określony CiągZnaków: [± NNNN.NNN] + [CiągZnaków]	Lokalizacja struktur wymagających szczególnych kontroli		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.2.4.4	Dokument zawierający procedury statycznych i dynamicznych kontroli zgodności trasy	CiągZnaków	Dokument elektroniczny dostępny w dwóch językach UE, udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający: — dokładne procedury przeprowadzania statycznych i dynamicznych kontroli zgodności; lub — odpowiednie informacje dotyczące przeprowadzenia kontroli konkretnych struktur.		X	16 stycznia 2020 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.1.2.5	Maksymalna dozwolona prędkość	[NNN]	Nominalna maksymalna prędkość eksploatacyjna na linii wynikająca z właściwości podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie”, wyrażona w kilometrach na godzinę.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.2.6	Zakres temperatury	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: T1 (-25 do +40) T2 (-40 do +35) T3 (-25 do +45) Tx (-40 do +50)	Zakres temperatury w przypadku nieograniczonego dostępu do linii zgodnie z normą europejską.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.2.7	Wysokość maksymalna	[+/-][NNNN]	Najwyższy punkt odcinka linii nad poziomem morza w stosunku do Normalnego Poziomu Amsterdamskiego (NAP).	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.2.8	Występowanie trudnych warunków klimatycznych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Warunki klimatyczne na linii są trudne zgodnie z normą europejską.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.3	Układ linii					
1.1.1.1.3.1	Skrajnia interoperacyjna	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: GA/GB/GC/G1/DE3/S/IRL1/ brak	Skrajnie GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 określone w normie europejskiej.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.1.1.1.3.2	Skrajnie wielonarodowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: G2/GB1/GB2/brak	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa niebędąca skrajnią GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 określona w normie europejskiej.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.1.1.1.3.3	Skrajnie krajowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Skrajnia wewnątrz krajowa określona w normie europejskiej lub inna skrajnia lokalna.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.1.3.1.1	Skrajnie	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Skrajnie w rozumieniu normy europejskiej lub inne lokalne skrajnie, wraz z dolną lub górną częścią. Zgodnie z pkt 7.3.2.2 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 odcinki linii sieci Zjednoczonego Królestwa (Wielka Brytania) nie muszą mieć profilu odniesienia skrajni.	X	X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.3.1.2	Miejsce na linii kolejowej, w którym konkretne punkty wymagają szczególnych kontroli	Wstępnie określony CiągZnaków: [± NNNN.NNN] + [CiągZnaków]	Położenie poszczególnych punktów wymagających szczególnych kontroli z powodu odchyień skrajni, o których mowa w pkt 1.1.1.1.3.1.1.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.3.1.3	Dokument z przekrojem poprzecznym konkretnych punktów wymagających szczególnych kontroli	CiągZnaków	Dokument elektroniczny udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający przekrój poprzeczny konkretnych punktów wymagających szczególnych kontroli w związku z odchyleniami skrajni, o których mowa w pkt 1.1.1.1.3.1.1. W stosownych przypadkach instrukcje kontroli dla konkretnego punktu można załączyć do dokumentu z przekrojem poprzecznym.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.3.4	Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do nadwozi wymiennych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Kodowanie w przypadku transportu kombinowanego przy użyciu nadwozi wymiennych określonych w karcie UIC (jeżeli linia należy do sieci TEN).	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.3.5	Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do naczep	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Kodowanie w przypadku transportu kombinowanego przy użyciu naczep określonych w karcie UIC (jeżeli linia należy do sieci TEN).	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.3.5.1	Informacje szczegółowe	CiągZnaków	Wszelkie istotne informacje zarządcy infrastruktury na temat układu linii			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.1.3.6	Profil nachylenia	Wstępnie określony CiągZnaków: [± NN.N] ([± NNNN.NNN]) powtórzone niezbędną ilość razy	Sekwencja wartości nachylenia i lokalizacje zmiany w nachyleniu.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.1.3.7	Minimalny promień łuku poziomego	[NNNNN]	Promień najmniejszego łuku poziomego toru, wyrażony w metrach.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.4	Parametry toru					
1.1.1.1.4.1	Nominalna szerokość toru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu 750/1000/1435/1520/ 1524/1600/1668/inna	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.4.2	Niedobór przechyłki	[+/-] [NNN]	Maksymalny niedobór przechyłki wyrażony w milimetrach, zdefiniowany jako wartość różnicy między zastosowaną przechyłką i wyższą przechyłką zrównoważoną, w odniesieniu do której linia została zaprojektowana.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.4.3	Pochylenie poprzeczne szyny	[NN]	Kąt określający pochylenie główki szyny w stosunku do powierzchni tocznej.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.4.4	Obecność podsypki	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Określa, czy w konstrukcji torów występują podkłady kolejowe osadzone w podsypce.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.5	Rozjazdy i skrzyżowania					
1.1.1.1.5.1	Zgodność wartości eksploatacyjnych z TSI w odniesieniu do rozjazdów i skrzyżowań	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Rozjazdy i skrzyżowania utrzymuje się w wymiarze eksploatacyjnej wartości granicznej określonej w TSI.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.5.2	Minimalna średnica koła w odniesieniu do krzyżownic podwójnych ze stałymi dziobami	[NNN]	Maksymalny odcinek bez prowadzenia w krzyżownicy podwójnej ze stałymi dziobami zależy od minimalnej średnicy koła w warunkach eksploatacji, wyrażonej w milimetrach.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.1.6	Wytrzymałość toru na przykładane obciążenia					
1.1.1.1.6.1	Maksymalne przyspieszenie ujemne pociągu	[N.N]	Wartość graniczna w odniesieniu do wzdłużnej wytrzymałości toru określona jako maksymalne dopuszczalne przyspieszenie ujemne pociągu i wyrażona w metrach na sekundę do kwadratu.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.6.2	Stosowanie hamulców wiroprądowych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: dozwolone/dozwolone na warunkach/dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/dozwolone na warunkach jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/niedozwolone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców wiroprądowych.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.6.3	Stosowanie hamulców magnetycznych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: dozwolone/dozwolone na warunkach/dozwolone na warunkach jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/niedozwolone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców magnetycznych.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.6.4	Dokument zawierający warunki stosowania hamulców wiroprądowych	CiągZnaków	Dokument elektroniczny dostępny w dwóch językach UE, udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający warunki stosowania hamulców wiroprądowych określonych w pkt 1.1.1.1.6.2.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.6.5	Dokument zawierający warunki stosowania hamulców magnetycznych	CiągZnaków	Dokument elektroniczny dostępny w dwóch językach UE, udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający warunki stosowania hamulców magnetycznych określonych w pkt 1.1.1.1.6.3.		X	16 stycznia 2020 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.1.7	BHP i środowisko					
1.1.1.1.7.1	Zakaz stosowania smarowania obrzeży kół	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy stosowanie urządzenia pokładowego w celu smarowania obrzeży kół jest zabronione.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.7.2	Występowanie przejazdów kolejowych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy na odcinku linii występują przejazdy kolejowe (w tym przejścia przez tory dla pieszych).	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.7.3	Dozwolone przyspieszenie w pobliżu przejazdu kolejowego	CiągZnaków	Istnienie wartości granicznej w odniesieniu do przyspieszenia pociągu w razie zatrzymania lub nabierania prędkości w pobliżu przejazdu kolejowego, wyrażonej w formie konkretnej referencyjnej krzywej przyspieszenia.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.7.4	Istnienie przytorowych czujników zagranych łożysk osiowych (HABD)	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Istnienie przytorowych czujników HABD	X	X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.7.5	Przytorowy czujnik zagranych łożysk osiowych (HABD) zgodny z TSI	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Specyfika sieci francuskiej, włoskiej i szwedzkiej. Przytorowy czujnik zagranych łożysk osiowych zgodny z TSI		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.7.6	Identyfikacja przytorowych czujników HABD	CiągZnaków	Specyfika sieci francuskiej, włoskiej i szwedzkiej. Ma zastosowanie, jeżeli przytorowy czujnik HABD nie jest zgodny z TSI – identyfikator przytorowego czujnika zagranych łożysk osiowych.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.7.7	Generacja przytorowych czujników HABD	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Specyfika sieci francuskiej, włoskiej i szwedzkiej. Generacja przytorowych czujników zagranych łożysk osiowych.		X	16 stycznia 2020 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.1.7.8	Miejsce na linii kolejowej przytorowego czujnika HABD	Wstępnie określony CiągZnaków: [± NNNN.NNN] + [CiągZnaków]	Specyfika sieci francuskiej, włoskiej i szwedzkiej. Ma zastosowanie, jeżeli przytorowy czujnik HABD nie jest zgodny z TSI – lokalizacja przytorowego czujnika zagrożonych łożysk osiowych.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.7.9	Kierunek pomiaru przytorowego czujnika HABD	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: N/P/O	Specyfika sieci francuskiej, włoskiej i szwedzkiej. Ma zastosowanie, jeżeli przytorowy czujnik HABD nie jest zgodny z TSI – kierunek pomiaru przytorowego czujnika zagrożonych łożysk osiowych. Kierunkiem pomiaru: — jest ten sam kierunek, co kierunek określony przez początek i koniec odcinka linii: (N) — jest kierunek przeciwny do kierunku określonego przez początek i koniec odcinka linii: (O) — są oba kierunki: (B)		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.1.7.10	Wymagane stałe czerwone światła	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Odcinki, na których wymagane są dwa stałe czerwone światła zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/773.			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.1.7.11	Przynależność do cichszej trasy	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Przynależność do „cichszej trasy” zgodnie z art. 5b rozporządzenia Komisji (UE) 1304/2014 (*).	X		1 stycznia 2021 r.
1.1.1.1.8	Tunel					
1.1.1.1.8.1	Kod zarządcy infrastruktury	[AAAA]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który (-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.1.8.2	Identyfikacja tunelu	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny lub niepowtarzalny numer tunelu w obrębie państwa członkowskiego.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.8.3	Początek tunelu	Wstępnie określony CiągZnaków: [Szerokość geograficzna (NN.NNNN) + Długość geograficzna (\pm NN.NNNN) + km(\pm N NNN.NNN)]	Współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach dziesiętnych i numer kilometra linii na początku tunelu.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.8.4	Koniec tunelu	Wstępnie określony CiągZnaków: [Szerokość geograficzna (NN.NNNN) + Długość geograficzna (\pm NN.NNNN) + km(\pm N NNN.NNN)]	Współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach dziesiętnych i numer kilometra linii na końcu tunelu.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.8.5	Deklaracja weryfikacji WE dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do tuneli kolejowych	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer dla deklaracji WE zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.8.6	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (zdefiniowana w zaleceniu Komisji 2014/881/UE) dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do tuneli kolejowych	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodny z wymogami formatu określonymi dla deklaracji WE w załączniku VII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.8.7	Długość tunelu	[NNNNN]	Długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu wjazdowego do portalu wyjazdowego.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.8.8	Powierzchnia przekroju poprzecznego	[NNN]	Najmniejsza powierzchnia przekroju poprzecznego tunelu wyrażona w metrach kwadratowych.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.8.8.1	Zgodność tunelu z TSI „Infrastruktura”	tak/nie	zgodność tunelu z TSI „Infrastruktura” przy maksymalnej dozwolonej prędkości	X		1 stycznia 2021 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.1.8.8.2	Dokument udostępniany przez zarządcę infrastruktury z dokładnym opisem tunelu	CiągZnaków	Dokument elektroniczny udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający szczegółowy opis skrajni i geometrii tunelu.			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.1.8.9	Istnienie planu awaryjnego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje plan awaryjny.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.8.10	Wymagana kategoria pożarowa taboru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: A/B/brak	Wskazanie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.1.8.11	Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru	CiągZnaków	Wskazanie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2	Podsystem „Energia”					
1.1.1.2.1	Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru					
1.1.1.2.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru, dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do podsystemu „Energia”	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer dla deklaracji WE zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (zdefiniowana w zaleceniu Komisji 2014/881/UE) w odniesieniu do toru, dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do podsystemu „Energia”	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodny z wymogami formatu określonymi dla deklaracji WE w załączniku VII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.2.2	Sieć trakcyjna					
1.1.1.2.2.1.1	Rodzaj sieci trakcyjnej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)/ trzecia szyna/ czwarta szyna/ niezelektryfikowana	Wskazanie rodzaju sieci trakcyjnej.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.2.1.2	System zasilania (napięcie i częstotliwość)	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: AC 25 kV-50Hz/ AC 15 kV-16.7Hz/ DC 3 kV/ DC 1,5 kV/ DC (przypadek szczególny FR)/ DC 750 V/ DC 650 V/ DC 600 V/ inny	Wskazanie systemu zasilania (napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa).	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.2.1.3	U _{max2} dla linii, o których mowa w pkt 7.4.2.2.1 rozporządzenia (UE) 1301/2014.	[NNNNNN]	Specyfika sieci francuskiej Najwyższe okresowe napięcie zgodnie z EN50163 dla linii, o których mowa w pkt 7.4.2.2.1 rozporządzenia (UE) 1301/2014.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.2.2.2	Maksymalny pobór prądu przez pociąg	[NNNN]	Wskazanie maksymalnego dopuszczalnego poboru prądu przez pociąg wyrażonego w amperach.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.2.3	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju	[NNN]	Wskazanie maksymalnego dopuszczalnego poboru prądu przez pociąg podczas postoju w przypadku systemów prądu stałego (DC), wyrażonego w amperach.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.2.2.4	Pozwolenie na hamowanie odzyskowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie/tylko w przypadku, gdy pojazd jest w stanie wykryć awaryjne zamknięcie zgodnie z normą EN 50 388	Wskazanie, czy hamowanie odzyskowe jest dozwolone, zakazane, lub dozwolone w określonych warunkach.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.2.5	Maksymalna wysokość przewodu jezdneho	[N.NN]	Wskazanie maksymalnej wysokości przewodu jezdneho wyrażonej w metrach.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.2.6	Minimalna wysokość przewodu jezdneho	[N.NN]	Wskazanie minimalnej wysokości przewodu jezdneho wyrażonej w metrach.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.3	Pantograf					
1.1.1.2.3.1	Dopuszczone ślizgacze pantografu zgodne z TSI	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie dopuszczonych do użytku ślizgaczy pantografu zgodnych z TSI.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.3.2	Dopuszczone inne ślizgacze pantografu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie dopuszczonych do użytku ślizgaczy pantografu.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.3.3	Wymogi dotyczące liczby uniesionych pantografów i ich rozstawu przy określonej prędkości	Wstępnie określony CiągZnaków: [N] [NNN] [NNN]	Wskazanie maksymalnej liczby uniesionych pantografów dopuszczonych na pociąg oraz minimalnego rozstawu między sąsiadującymi osiami ślizgacza pantografu wyrażonego w metrach przy określonej prędkości.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.3.4	Dozwolony materiał nakładki stykowej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie dopuszczonych do stosowania materiałów nakładki stykowej.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.2.4	Sekcje separacji sieci trakcyjnej (ST)					
1.1.1.2.4.1.1	Separacja faz	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie stosowania separacji faz oraz wymaganych informacji.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.4.1.2	Informacje na temat separacji faz	Wstępnie określony CiągZnaków	Wskazanie wymaganych informacji na temat separacji faz.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.4.2.1	Separacja systemów	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie zastosowania separacji systemów.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.4.2.2	Informacje na temat separacji systemów	Wstępnie określony CiągZnaków	Wskazanie wymaganych informacji na temat separacji systemów.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.4.3	Odległość między tablicą sygnalizacyjną a końcem separacji faz	[N]	Specyfika kontroli zgodności trasy w sieci francuskiej. Odległość między tablicą upoważniającą kierowcę do „podniesienia pantografu” lub „zamknięcia wyłącznika obwodu” po minięciu separacji faz i na końcu sekcji separacji faz.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.2.5	Wymogi dotyczące taboru					
1.1.1.2.5.1	Wymagane ograniczenie poboru prądu lub mocy na pokładzie	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy w pojazdach wymagana jest funkcja ograniczenia poboru prądu lub mocy na pokładzie.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.2.5.2	Dozwolona siła nacisku	CiągZnaków	Wskazanie dozwolonej siły nacisku wyrażonej w niutonach.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.2.5.3	Wymagane urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy w pojeździe wymagane jest urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu (ADD).		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3	Podsystem „Sterowanie”					
1.1.1.3.1	Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru					
1.1.1.3.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru, dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do podsystemu „Sterowanie”	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer dla deklaracji WE zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.2	System kontroli pociągu (Europejski System Sterowania Pociągiem — ETCS) zgodny z TSI					
1.1.1.3.2.1	Poziom europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS)	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Poziom zastosowania systemów ETCS w związku z używanymi urządzeniami przytorowymi.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.2.2	Wzorzec ETCS	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wzorzec ETCS zainstalowany przy torach.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.2.3	Wymagana funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) w celu uzyskania dostępu do linii	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy ze względów bezpieczeństwa wymagane jest radiowe przesyłanie informacji uaktualniających (radio infill) w celu uzyskania dostępu do linii.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.2.4	Funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) zainstalowana przy torach	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: brak/pętla/infill GSM-R/pętla i infill GSM-R	Informacje dotyczące zainstalowanych urządzeń przytorowych umożliwiających przekazywanie informacji uaktualniających za pośrednictwem pętli lub globalnego systemu łączności ruchomej dla kolei (GSM-R) w przypadku instalacji na poziomie 1.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.2.5	Wdrożone krajowe zastosowanie systemu ETCS, pakiet 44	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy dane w zakresie zastosowań krajowych są przekazywane między torem i pociągiem.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.2.6	Występowanie ograniczeń lub warunków eksploatacyjnych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieją ograniczenia lub warunki wynikające z częściowej zgodności z TSI „Sterowanie” – rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 (5).			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.2.7	Opcjonalne funkcje ETCS	CiągZnaków	Opcjonalne funkcje ETCS, które mogą usprawnić eksploatację na linii.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.1.1.3.2.8	Pokładowe potwierdzenie ciągłości pociągu niezbędne do uzyskania dostępu do linii	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy ze względów bezpieczeństwa wymagane jest pokładowe potwierdzenie ciągłości pociągu w celu uzyskania dostępu do linii.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.2.9	Zgodność systemu ETCS	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wymogi ETCS wykorzystywane do wykazania zgodności technicznej		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.2.10	ETCS M_version	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	ETCS M_version zgodnie z SRS 7.5.1.9			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.3.3	Łączność radiowa (GSM-R) zgodna z TSI					
1.1.1.3.3.1	Wersja urządzeń GSM-R	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Numer wersji specyfikacji wymagań funkcjonalnych (FRS) dla GSM-R oraz specyfikacji wymogów systemowych (SRS) dla instalacji przytorowych.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.3.2	Liczba aktywnych urządzeń przenośnych GSM-R (EDOR) lub jednoczesnych sesji komunikacyjnych na pokładzie w odniesieniu do ETCS poziomu 2 lub poziomu 3, niezbędnych do przekazania centrum sterowania radiowego bez zakłócenia operacyjnego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: 1/2	Liczba jednoczesnych sesji komunikacyjnych na pokładzie w odniesieniu do ETCS poziomu 2 lub poziomu 3 wymaganych do zapewnienia sprawnej jazdy pociągu. Dotyczy obsługi sesji komunikacyjnych przez centrum sterowania radiowego (RBC). Bez kluczowego znaczenia dla bezpieczeństwa, niezwiązane z interoperacyjnością.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.3.3	Opcjonalne funkcje GSM-R	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Stosowanie opcjonalnych funkcji GSM-R, które mogą usprawnić eksploatację na linii. Służą one wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowią kryterium dostępu do sieci.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.3.3.1	Dodatkowe informacje o charakterystyce sieci	CiągZnaków	Wszelkie dodatkowe informacje na temat charakterystyki sieci lub odpowiedni dokument dostępny u zarządcy infrastruktury i przechowywany przez Agencję, np. poziom zakłóceń, z którego wynika zalecenie dodatkowej ochrony na pokładzie			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.3.3.3.2	GPRS w systemie ETCS	Wybór opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy w systemie ETCS można korzystać z GPRS			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.3.3.3.3	Obszar stosowania GPRS	CiągZnaków	Wskazanie obszaru, na którym w systemie ETCS można korzystać z GPRS			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.3.3.4	Wykorzystanie grupy 555	Wybór opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy korzysta się z grupy 555.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.3.5	Sieci GSM-R objęte umową roamingową	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wykaz sieci GSM-R objętych umową roamingową		X	16 stycznia 2020 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.3.6	Istnienie roamingu w sieciach publicznych	Wybór opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie Jeżeli tak, należy podać nazwę sieci publicznej:	Istnienie roamingu w sieciach publicznych			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.3.3.7	Informacje szczegółowe o roamingu w sieciach publicznych	Ciąg znaków	Jeżeli skonfigurowany jest roaming w sieciach publicznych, należy podać informacje: w jakich sieciach, dla jakich użytkowników i w jakich obszarach.			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.3.3.8	Brak zasięgu GSMR	wybór opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie braku zasięgu GSMR	X		1 stycznia 2021 r.
1.1.1.3.3.9	Zgodność systemu łączności radiowej dla połączeń głosowych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wymogi radiowe na potrzeby wykazania zgodności technicznej dla połączeń głosowych		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.3.10	Zgodność systemu łączności radiowej dla danych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wymogi radiowe na potrzeby wykazania zgodności technicznej dla danych		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.4	Systemy detekcji pociągów w pełni zgodne z TSI					
1.1.1.3.4.1	Istnienie systemów detekcji pociągów w pełni zgodnych z TSI	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy zainstalowano jakikolwiek system detekcji pociągów i czy jest w pełni zgodny z wymogami TSI „Sterowanie” – rozporządzenie (UE) 2016/919.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.5	Dotychczasowe systemy kontroli pociągu					
1.1.1.3.5.1	Zainstalowane inne systemy kontroli pociągu, sterowania i ostrzegania System kontroli pociągu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy w ramach normalnej eksploatacji zainstalowano przy torach inne systemy kontroli pociągu, sterowania i ostrzegania.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.5.2	Konieczność posiadania więcej niż jednego systemu kontroli pociągu, sterowania i ostrzegania wymaganych na pokładzie	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie, czy na pokładzie wymaga się posiadania więcej niż jednego systemu kontroli pociągu, sterowania i ostrzegania oraz czy wymaga się, aby systemy te były równocześnie aktywne.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.1.1.3.5.3	Dotychczasowy system kontroli pociągu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie, który system klasy B jest zainstalowany	X	X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.6	Dotychczasowe systemy łączności radiowej					
1.1.1.3.6.1	Inne zainstalowane systemy łączności radiowej (dotychczasowe systemy łączności radiowej)	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie zainstalowanych dotychczasowych systemów łączności radiowej.	X	X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.7	Systemy detekcji pociągów nie w pełni zgodne z TSI					
1.1.1.3.7.1.1	Rodzaj systemu detekcji pociągów	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: obwód torowy/detektor kół/pętla	Wskazanie zainstalowanych systemów detekcji pociągów.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.1.2	Rodzaj obwodów torowych lub liczników osi, dla których wymagane są szczególne kontrole	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Wskazanie rodzaju systemów detekcji pociągów, dla których wymagane są szczególne kontrole.		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.7.1.3	Dokument zawierający procedury dotyczące rodzaju systemów detekcji pociągów, zgłoszonego w pkt 1.1.1.3.7.1.2.	CiągZnaków	Dokument elektroniczny dostępny w dwóch językach UE, udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający szczególne procedury dotyczące szczególnych kontroli, które mają być przeprowadzone dla systemów detekcji pociągów wskazanych w pkt 1.1.1.3.7.1.2.		X	16 stycznia 2020 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.7.1.4	Odcinek z ograniczeniem detekcji pociągów	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Specyfika kontroli zgodności trasy w sieci francuskiej. Odcinki: — na których tonaż przypadający na tor wynosi mniej niż 15 000 ton/dziennie na tor — z jednokierunkową blokadą liniową — z 45-sekundowym opóźnieniem jednokierunkowej blokady liniowej — instalacja z zapowiedzią obwodu torowego — z brakiem pedału wspomagającego manewry w normalnym kierunku ruchu dla linii dwutorowych z jednokierunkową blokadą liniową — z brakiem pedału wspomagającego manewry niezależnie od kierunku ruchu dla linii jednotorowych i torów dwukierunkowych. — z brakiem pedałowego mechanizmu zapowiedzi — z 45-sekundowym opóźnieniem dla konkretnych mechanizmów zerowania zapowiedzi		X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.7.2.1	Zgodność maksymalnej dozwolonej odległości między dwiema kolejnymi osiami z TSI	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodna z TSI/niezgodna z TSI	Wskazanie, czy wymagana odległość jest zgodna z TSI.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.2.2	Maksymalna dozwolona odległość między dwiema kolejnymi osiami w przypadku niezgodności z TSI	[NNNNN]	Wskazanie maksymalnej dozwolonej odległości między dwiema kolejnymi osiami wyrażonej w milimetrach w przypadku niezgodności z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.3	Minimalna dozwolona odległość między dwiema kolejnymi osiami	[NNNN]	Wskazanie odległości wyrażonej w milimetrach.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.7.4	Minimalna dozwolona odległość między pierwszą i ostatnią osią	[NNNNN]	Wskazanie odległości wyrażonej w milimetrach.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.5	Maksymalna dozwolona odległość między końcem pociągu i pierwszą osią	[NNNN]	Wskazanie maksymalnej, wyrażonej w milimetrach, odległości między końcem pociągu i pierwszą osią mającej zastosowanie do obu stron (przedniej i tylnej) pojazdu lub pociągu.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.6	Minimalna dozwolona szerokość obręczy	[NNN]	Wskazanie szerokości wyrażonej w milimetrach.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.7	Minimalna dozwolona średnica koła	[NNN]	Wskazanie średnicy koła wyrażonej w milimetrach.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.8	Minimalna dozwolona grubość obrzeża	[NN.N]	Wskazanie grubości obrzeża wyrażonej w milimetrach.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.9	Minimalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wskazanie wysokości obrzeża wyrażonej w milimetrach.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.10	Maksymalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wskazanie wysokości obrzeża wyrażonej w milimetrach.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.11	Minimalny dozwolony nacisk osi	[NN.N]	Wskazanie nacisku wyrażonego w tonach.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.1.1.3.7.11.1	Minimalny dozwolony nacisk osi według kategorii pojazdu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie nacisku w tonach, w zależności od kategorii pojazdu.			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.3.7.12	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do przestrzeni bez części metalowych wokół kół	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.7.13	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do metalowej konstrukcji pojazdu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.14	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do wymaganych właściwości ferromagnetycznych materiału kół	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.15.1	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do maksymalnej dozwolonej impedancji między przeciwległymi kołami zestawu kołowego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.15.2	Maksymalna dozwolona impedancja między przeciwległymi kołami zestawu kołowego w przypadku niezgodności z TSI	[N.NNN]	Wartość maksymalnej dozwolonej impedancji wyrażonej w omach w przypadku niezgodności z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.16	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do piaskowania	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.1.1.3.7.17	Maksymalna ilość piasku	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Maksymalna ilość piasku podana dla okresu 30 sekund wyrażona w gramach, dozwolona na torze.			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.3.7.18	Wymagana możliwość wyłączenia piaskowania przez maszynistę	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy możliwość włączania/wyłączania urządzeń piaskujących przez maszynistę zgodnie z instrukcjami zarządcy infrastruktury jest wymagana, czy też nie.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.19	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do właściwości piasku	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.7.20	Istnienie przepisów dotyczących pokładowego mechanizmu smarowania obrzeży kół	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieją przepisy dotyczące włączania lub wyłączania mechanizmu smarowania obrzeży kół.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.21	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do użytkowania kompozytowych klocków hamulcowych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.22	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do urządzeń wspomagających manewry	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.7.23	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do łączenia właściwości w zakresie bezpieczeństwa w tunelach kolejowych mających wpływ na impedancję manewrową	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.8	Przejścia między systemami					
1.1.1.3.8.1	Możliwość przełączania między poszczególnymi systemami kontroli, sterowania i ostrzegania podczas eksploatacji	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy dochodzi do przełączania między poszczególnymi systemami podczas jazdy.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.8.2	Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami łączności radiowej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy dochodzi do przełączania między poszczególnymi systemami łączności radiowej i brakiem systemu łączności podczas jazdy.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.9	Parametry związane z zakłóceniami elektromagnetycznymi					
1.1.1.3.9.1	Istnienie i zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do pól elektromagnetycznych emitowanych przez pojazd	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: brak/zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy istnieją i są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.9.2	Istnienie i zgodność wartości granicznych z TSI w odniesieniu do składowych harmonicznych w prądzie trakcyjnym pojazdów	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: brak/zgodne z TSI/niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy istnieją i są zgodne z TSI.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.10	System przytorowy na potrzeby sytuacji awaryjnej					
1.1.1.3.10.1	Poziom ETCS na potrzeby sytuacji awaryjnej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Poziomy zastosowania systemów ERTMS/ETCS na potrzeby sytuacji awaryjnej związane z używanymi urządzeniami przytorowymi.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.10.2	Inne systemy kontroli pociągu, sterowania i ostrzegania na potrzeby sytuacji awaryjnej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie istnienia innego systemu niż ETCS na potrzeby sytuacji awaryjnej.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.11	Parametry związane z hamowaniem					
1.1.1.3.11.1	Wymagana maksymalna droga hamowania	[NNNN]	Maksymalną drogę hamowania [w metrach] pociągu należy podać w odniesieniu do maksymalnej prędkości na linii.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.1.1.3.11.2	Dostępność dodatkowych informacji dla zarządcy infrastruktury	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Dostępność dodatkowych informacji dla zarządcy infrastruktury, jak zdefiniowano w pkt 4.2.2.6.2 ppkt (2) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773.	X	X	16 stycznia 2020 r.
1.1.1.3.11.3	Dokumenty dostępne dla zarządcy infrastruktury dotyczące skuteczności hamowania	CiągZnaków	Dokument elektroniczny dostępny w dwóch językach UE, udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający dodatkowe informacje, jak zdefiniowano w pkt 4.2.2.6.2 ppkt (2) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773.		X	16 stycznia 2020 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.1.1.3.12	Inne parametry związane z podsystemem „Sterowanie”					
1.1.1.3.12.1	Wspomagana wychylność pudła	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy funkcje wychylności pudła są wspierane przez ETCS.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.1.1.4	Przepisy i ograniczenia					
1.1.1.4.1	Istnienie przepisów i ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Istnienie przepisów i ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze			1 stycznia 2021 r.
1.1.1.4.2	Dokumenty dotyczące przepisów lub ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze, dostępne dla zarządcy infrastruktury	CiągZnaków	Dokument elektroniczny udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający dodatkowe informacje			1 stycznia 2021 r.
1.2	PUNKT OPERACYJNY					
1.2.0.0.0	Informacje ogólne					
1.2.0.0.0.1	Nazwa punktu operacyjnego	CiągZnaków	Nazwa związana zazwyczaj z miastem lub wsią albo z celem w zakresie kontroli ruchu.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.0.0.0.2	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny PO	Wstępnie określony CiągZnaków: [AA+AAAAAAAAAA]	Kod składający się z kodu państwa i alfanumerycznego kodu PO	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.0.0.0.3	Podstawowy kod PO TAF TAP	Wstępnie określony CiągZnaków: [AANNNNN]	Kod podstawowy opracowany do celów TAF/TAP			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.0.0.0.4	Typ punktu operacyjnego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Typ obiektu związany z przeważającymi funkcjami operacyjnymi.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.0.0.4.1	Rodzaj systemu zmiany szerokości toru	CiągZnaków	Rodzaj systemu zmiany szerokości toru		X	16 stycznia 2020 r.
1.2.0.0.5	Lokalizacja geograficzna punktu operacyjnego	Wstępnie określony CiągZnaków: [Szerokość geograficzna (NN.NNNN) + długość geograficzna (± NN.NNNN)]	Współrzędne geograficzne w stopniach dziesiątych zazwyczaj podane w odniesieniu do środka PO.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.0.0.6	Miejsce na linii kolejowej dla punktu operacyjnego	Wstępnie określony CiągZnaków: [NNN.NNN] + [CiągZnaków]	Kilometr linii definiujący lokalizację punktu operacyjnego. Zwykle jest to środek punktu operacyjnego.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1	TOR GŁÓWNY					
1.2.1.0.0	Informacje ogólne					
1.2.1.0.0.1	Kod zarządcy infrastruktury	[AAAA]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który (-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.0.2	Identyfikacja toru	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie PO.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.1	Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru					
1.2.1.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru, dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer dla deklaracji WE zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (zdefiniowana w zaleceniu Komisji 2014/881/UE) dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodny z wymogami formatu określonymi dla deklaracji WE w załączniku VII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.1.0.2	Parametry eksploatacyjne					
1.2.1.0.2.1	Klasyfikacja toru TEN	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: część sieci kompleksowej TEN-T/część towarowej sieci bazowej TEN-T/część pasażerskiej sieci bazowej TEN-T/poza TEN	Wskazanie części sieci transeuropejskiej, do której należy tor.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.2.2	Kategoria linii:	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Klasyfikacja linii zgodnie z TSI „Infrastruktura” – rozporządzenie (UE) nr 1299/2014.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.2.3	Część kolejowego korytarza towarowego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Wskazanie, czy linię włączono do kolejowego korytarza towarowego.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.3	Układ linii					
1.2.1.0.3.1	Skrajnia interoperacyjna	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: GA/GB/GC/G1/DE3/S/IRL1/brak	Skrajnie GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 określone w normie europejskiej.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.2.1.0.3.2	Skrajnie wielonarodowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: G2/GB1/GB2/brak	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa niebędąca skrajnią GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 określona w normie europejskiej.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.2.1.0.3.3	Skrajnie krajowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Skrajnia wewnątrz krajowa określona w normie europejskiej lub inna skrajnia lokalna.	Parametr wykreślono. Podawany do informacji.		
1.2.1.0.3.4	Skrajnie	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Skrajnie w rozumieniu normy europejskiej lub inne lokalne skrajnie, wraz z dolną lub górną częścią.	X	X	16 stycznia 2020 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.1.0.3.5	Miejsce na linii kolejowej, w którym konkretne punkty wymagają szczególnych kontroli	Wstępnie określony CiągZnaków: [± NNNN.NNN] + [CiągZnaków]	Położenie poszczególnych punktów wymagających szczególnych kontroli z powodu odchyień skrajni, o których mowa w pkt 1.2.1.0.3.4.		X	16 stycznia 2020 r.
1.2.1.0.3.6	Dokument z przekrojem poprzecznym konkretnych punktów wymagających szczególnych kontroli	CiągZnaków	Dokument elektroniczny udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający przekrój poprzeczny konkretnych punktów wymagających szczególnych kontroli w związku z odchyleniami skrajni, o których mowa w pkt 1.2.1.0.3.4. W stosownych przypadkach instrukcje kontroli dla konkretnego punktu można załączyć do dokumentu z przekrojem poprzecznym.		X	16 stycznia 2020 r.
1.2.1.0.4	Parametry toru					
1.2.1.0.4.1	Nominalna szerokość toru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: 750/1000/1435/1520/ 1524/1600/1668/inne	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.5	Tunel					
1.2.1.0.5.1	Kod zarządcy infrastruktury	[AAAA]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który (-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.5.2	Identyfikacja tunelu	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny tunelu lub niepowtarzalny numer tunelu w obrębie państwa członkowskiego.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do tuneli dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do tuneli kolejowych	CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer dla deklaracji WE zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.1.0.5.4	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (zdefiniowana w zaleceniu Komisji 2014/881/UE) w odniesieniu do tunelu, dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do tuneli kolejowych	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodny z wymogami formatu określonymi dla deklaracji WE w załączniku VII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.5.5	Długość tunelu	[NNNNN]	Długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu wjazdowego do portalu wyjazdowego.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.5.6	Istnienie planu awaryjnego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje plan awaryjny.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.5.7	Wymagana kategoria pożarowa taboru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: A/B/brak	Określenie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.5.8	Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru	CiągZnaków	Określenie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas – zgodnie z przepisami krajowymi, o ile takowe istnieją.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.5.9	Dozwolony napęd wysoko- i inne systemy napędu z silnikami cieplnymi	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy dozwolone jest korzystanie w tunelu z napędu wysokoprężnego lub innego systemu napędu z silnikami cieplnymi			1 stycznia 2021 r.
1.2.1.0.6	Peron					
1.2.1.0.6.1	Kod zarządcy infrastruktury	[AAAA]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który (-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.1.0.6.2	Identyfikacja peronu	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny peronu lub niepowtarzalny numer peronu w obrębie PO.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.6.3	Klasyfikacja peronu TEN	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: część sieci kompleksowej TEN-T/część towarowej sieci bazowej TEN-T/część pasażerskiej sieci bazowej TEN-T/poza TEN	Wskazanie części sieci transeuropejskiej, do której należy peron.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.6.4	Długość użytkowa peronu	[NNNN]	Maksymalna długość (wyrażona w metrach) ciągłego odcinka stanowiącego tę część peronu, przy której przewidziany jest postój pociągu w normalnych warunkach eksploatacyjnych, aby pasażerowie mogli wsiąść do pociągu i z niego wysiąść, przy odpowiednim uwzględnieniu tolerancji związanych z zatrzymaniem.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.6.5	Wysokość peronu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: 250/280/550/760/300-380/ 200/580/680/685/730/840/90-0/ 915/920/960/1100/inna	Odległość między górną powierzchnią peronu a powierzchnią toczną sąsiadującego toru. Jest to wartość nominalna wyrażona w milimetrach.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.6.6	Istnienie urządzenia na peronie służącego do uruchamiania pociągu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie istnienia urządzenia lub personelu wspierającego drużynę pociągową podczas uruchamiania pociągu.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.1.0.6.7	Strefa przeznaczona dla urządzeń wspomagających wsiadanie na peronie	[NNNN]	Informacja na temat poziomu dostępu pociągu, w przypadku którego możliwe jest korzystanie z urządzenia wspomagającego wsiadanie na peronie.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.2	BOCZNICA					
1.2.2.0.0	Informacje ogólne					
1.2.2.0.0.1	Kod zarządcy infrastruktury	[AAAA]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który (-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.0.2	Identyfikacja bocznicy	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny bocznicy lub niepowtarzalny numer bocznicy w obrębie PO.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.0.3	Klasyfikacja bocznicy TEN	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: część sieci kompleksowej TEN-T/część towarowej sieci bazowej TEN-T/część pasażerskiej sieci bazowej TEN-T/poza TEN	Wskazanie części sieci transeuropejskiej, do której należy bocznica.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.1	Deklaracja weryfikacji w odniesieniu do bocznicy					
1.2.2.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do bocznicy, dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer dla deklaracji WE zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (zdefiniowana w zaleceniu Komisji 2014/881/UE) w odniesieniu do bocznicy, dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodny z wymogami formatu określonymi dla deklaracji WE w załączniku VII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.2.0.2	Parametr eksploatacyjny					
1.2.2.0.2.1	Długość użytkowa bocznic	[NNNN]	Całkowita długość bocznic lub toru postojowego, zapewniających bezpieczny postój pociągów, wyrażona w metrach.	X	X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.3	Układ linii					
1.2.2.0.3.1	Nachylenie w przypadku torów postojowych	[NN.N]	Maksymalna wartość nachylenia wyrażona w milimetrach na metr.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.3.2	Minimalny promień łuku poziomego	[NNN]	Promień najmniejszego łuku poziomego odcinka, wyrażony w metrach.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.3.3	Minimalny promień łuku pionowego	[NNN+NNN]	Promień najmniejszego łuku pionowego odcinka, wyrażony w metrach.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.4	Urządzenia stacjonarne do technicznej obsługi pociągów					
1.2.2.0.4.1	Obecność urządzeń do opróżniania toalet	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do opróżniania toalet (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów) określone w TSI „Infrastruktura” – rozporządzenie (UE) nr 1299/2014.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.4.2	Obecność urządzeń do czyszczenia pociągów z zewnątrz	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do czyszczenia pociągów z zewnątrz (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów) określone w TSI „Infrastruktura” – rozporządzenie (UE) nr 1299/2014.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.4.3	Obecność urządzenia do uzupełniania wody	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do uzupełniania wody (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów) określone w TSI „Infrastruktura” – rozporządzenie (UE) nr 1299/2014.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.2.0.4.4	Obecność urządzenia do tankowania	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do tankowania (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów) określone w TSI „Infrastruktura” – rozporządzenie (UE) nr 1299/2014.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.4.5	Obecność urządzenia do uzupełniania piasku	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do uzupełniania piasku (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów)	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.4.6	Obecność urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów).	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.5	Tunel					
1.2.2.0.5.1	Kod zarządcy infrastruktury	[AAAA]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który (-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.5.2	Identyfikacja tunelu	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny lub niepowtarzalny numer tunelu w obrębie państwa członkowskiego.	X		Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do tuneli dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do tuneli kolejowych	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer dla deklaracji WE zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.5.4	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (zdefiniowana w zaleceniu Komisji 2014/881/UE) w odniesieniu do tunelu, dotycząca zgodności z wymogami TSI mającymi zastosowanie do tuneli kolejowych	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodny z wymogami formatu określonymi dla deklaracji WE w załączniku VII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/250.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.2.0.5.5	Długość tunelu	[NNNNN]	Długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu wjazdowego do portalu wyjazdowego.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.5.6	Istnienie planu awaryjnego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje plan awaryjny.			Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.5.7	Wymagana kategoria pożarowa taboru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: A/B/brak	Określenie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.5.8	Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru	CiągZnaków	Określenie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas – zgodnie z przepisami krajowymi, o ile takowe istnieją.		X	Zgodnie z decyzją wykonawczą 2014/880/UE i najpóźniej do dnia 16 marca 2019 r.
1.2.2.0.6	Sieć trakcyjna					
1.2.2.0.6.1	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju	[NNN]	Wskazanie maksymalnego dopuszczalnego poboru prądu przez pociąg podczas postoju w przypadku systemów prądu stałego (DC), wyrażonego w amperach.		X	16 stycznia 2020 r.
1.2.3	Przepisy i ograniczenia					
1.2.3.1	Istnienie przepisów i ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Istnienie przepisów i ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze			1 stycznia 2021 r.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Parametr podstawowy	Niezbędny do zgodności trasy	Termin podania parametru
1.2.3.2	Dokumenty dotyczące przepisów lub ograniczeń o ściśle lokalnym charakterze, dostępne dla zarządcy infrastruktury	CiągZnaków	Dokument elektroniczny udostępniany przez zarządcę infrastruktury, przechowywany przez Agencję, zawierający dodatkowe informacje			1 stycznia 2021 r.

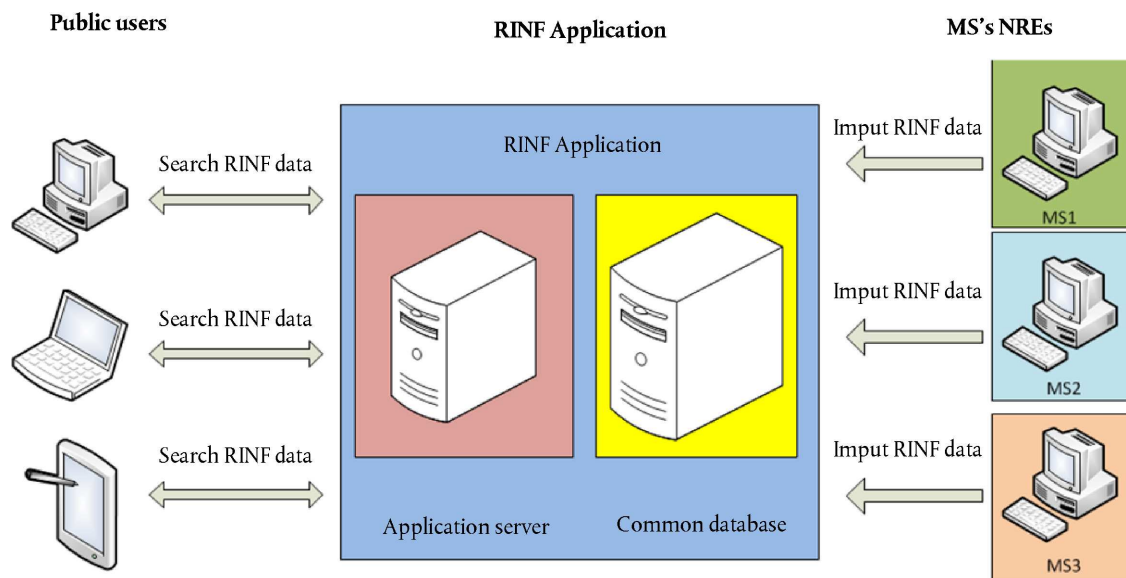
- (¹) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/250 z dnia 12 lutego 2019 r. w sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników interoperacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 (Dz.U. L 42 z 13.2.2019, s. 9).
- (²) Zalecenie Komisji 2014/881/UE z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie procedury służącej wykazaniu poziomu zgodności istniejących linii kolejowych z podstawowymi parametrami przyjętymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 520).
- (³) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 1).
- (⁴) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421).
- (⁵) Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

4. PRZEGLĄD SYSTEMU WYSOKIEGO SZCZEBŁA

4.1. Rejestr systemu infrastruktury

Struktura rejestrów systemu infrastruktury jest następująca:

Rysunek 1

System RINF

4.2. Zarządzanie aplikacją RINF

Aplikacja RINF jest aplikacją internetową utworzoną, zarządzaną i utrzymywaną przez Agencję.

Agencja udostępnia krajowym jednostkom rejestrującym (NRE) następujące pliki i dokumenty wykorzystywane do tworzenia rejestrów infrastruktury i podłączenia ich do aplikacji RINF:

- instrukcja obsługi;
- specyfikacja struktury plików do przesyłania danych;
- opis kodów przygotowania plików – przewodnik opisujący proces walidacji przesyłanych plików.

4.3. Minimalna wymagana funkcjonalność aplikacji RINF

Aplikacja RINF zapewnia co najmniej następujące funkcje:

- zarządzanie użytkownikami: administrator aplikacji RINF musi być w stanie zarządzać prawami dostępu użytkowników,
- audyt informacji: administrator aplikacji RINF musi być w stanie wyświetlić dzienniki aktywności wszystkich użytkowników prowadzonej w aplikacji RINF jako listę aktywności użytkowników aplikacji RINF w określonych ramach czasowych,
- łączność i uwierzytelnianie: zarejestrowani użytkownicy aplikacji RINF muszą być w stanie połączyć się z aplikacją RINF za pośrednictwem internetu i korzystać z jej funkcji zgodnie z przysługującymi im prawami,
- przygotowanie plików dla użytkowników będących zarządcami infrastruktury;

- e) łączenie plików dla użytkowników będących krajowymi jednostkami rejestrującymi;
- f) wyszukiwanie danych rejestru infrastruktury, w tym punktów operacyjnych i odcinków linii, łącznie z informacjami o terminach ważności danych;
- g) wybieranie punktów operacyjnych lub odcinków linii i wyświetlanie szczegółowych informacji: użytkownicy aplikacji RINF muszą być w stanie określić obszar geograficzny za pomocą interfejsu w formie mapy, a aplikacja RINF musi zapewniać dostępne dane wymagane przez użytkowników dla danego obszaru;
- h) wyświetlenie informacji dla określonego podzbioru linii i punktów operacyjnych na danym obszarze za pomocą mapy interfejsu,
- i) wizualizacja pozycji rejestru infrastruktury na mapie cyfrowej: użytkownicy za pośrednictwem aplikacji RINF muszą być w stanie wyszukać, wybrać pozycję zaznaczoną na mapie i uzyskać wszelkie istotne informacje;
- j) wizualizacja danych rejestru infrastruktury umożliwiających publikację map tematycznych;
- k) zestawienie odcinków linii i punktów operacyjnych, które są częścią trasy określonej przez użytkownika, i eksport odpowiednich charakterystyk;
- l) wydawanie certyfikatu, za każdym razem gdy eksport charakterystyk uzyskanych przez wyszukiwanie ma być wykorzystany przez przedsiębiorstwo kolejowe zgodnie z art. 23 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797;
- m) interfejs programowania aplikacji (API);
- n) walidacja, przesłanie i odbiór zbiorów danych dostarczanych przez krajową jednostkę rejestrującą.

4.4. Tryb operacyjny

System rejestru infrastruktury zapewnia dwa podstawowe interfejsy za pośrednictwem aplikacji RINF:

- a) jeden dla państw członkowskich, za pośrednictwem którego mogą one przekazywać swoje dane;
- b) drugi dla użytkowników aplikacji RINF, którzy łączą się z systemem w celu pobrania informacji.

Zanim rozwój aplikacji RINF umożliwi zarządcom infrastruktury bezpośrednią aktualizację danych w aplikacji RINF, centralna baza danych aplikacji RINF jest zasilana kopiami zbiorów danych utrzymywanych przez każde państwo członkowskie. W szczególności krajowe jednostki rejestrujące tworzą pliki zawierające pełny zbiór danych zgodnie ze specyfikacjami w tabeli 1 i przesyłają je do aplikacji RINF zgodnie z art. 5.

Krajowe jednostki rejestrujące przesyłają pliki do aplikacji RINF za pośrednictwem dedykowanego interfejsu przeznaczonego do tego rodzaju operacji. Określony moduł ułatwia walidację i przesyłanie danych przygotowywanych przez te jednostki.

Centralna baza danych aplikacji RINF udostępnia publicznie dane przesłane przez krajowe jednostki rejestrujące bez wprowadzania jakichkolwiek zmian.

Podstawową funkcją aplikacji RINF jest umożliwienie użytkownikom przeszukiwania i pobierania danych z rejestru infrastruktury.

W aplikacji RINF zachowywany jest pełny zapis historyczny danych udostępnionych przez krajowe jednostki rejestrujące. Zapisy te przechowuje się przez okres dwóch lat od daty wykreślenia danych.

Agencja, jako administrator aplikacji RINF, zapewnia dostęp na żądanie użytkowników.

Odpowiedzi na pytania zadane przez użytkowników aplikacji RINF przedstawia się w ciągu 24 godzin od momentu zadania pytania.

4.5. Dostępność

Aplikacja RINF musi być dostępna przez siedem dni w tygodniu. Okres braku dostępu do systemu w trakcie jego konserwacji należy ograniczyć do minimum.

W przypadku awarii poza normalnymi godzinami pracy Agencji, działania mające na celu przywrócenie usługi rozpoczną się następnego dnia roboczego Agencji.

5. INSTRUKCJE STOSOWANIA DOTYCZĄCE WSPÓLNYCH SPECYFIKACJI

Agencja publikuje na swojej stronie internetowej instrukcje stosowania dotyczące wspólnych specyfikacji, o których mowa w art. 7, oraz ich odpowiednie aktualizacje.

Instrukcje zawierają rozszerzone definicje wszystkich obiektów i parametrów rejestru infrastruktury oraz wytyczne dotyczące najczęstszych sytuacji i rozwiązań w zakresie modelowania sieci kolejowej.

Zawierają one w szczególności:

- a) opis funkcji w aplikacji RINF;
- b) pozycje i odpowiadające im opisy określone w części 3.3 i tabeli 1. W odniesieniu do każdej dziedziny, zawierają przynajmniej ich format, wartości graniczne, warunki, na jakich dany parametr ma zastosowanie i jest obowiązkowy, techniczne przepisy kolejowe dotyczące wartości parametrów, odniesienie do TSI i innych dokumentów technicznych związanych z pozycjami w rejestrze infrastruktury;
- c) szczegółowe definicje i specyfikacje dla parametrów;
- d) przedstawienie przepisów tworzenia sieci i gromadzenia danych z odpowiednimi wyjaśnieniami i przykładami;
- e) procedury walidacji i przenoszenia danych z rejestrów infrastruktury państw członkowskich do aplikacji RINF.

Instrukcje stosowania zawierają wyjaśnienia dotyczące specyfikacji, o których mowa w niniejszym załączniku, niezbędne do prawidłowego rozwoju systemu rejestru infrastruktury.
