

Dziennik Urzędowy

L 217

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 55

14 sierpnia 2012

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

DECYZJE

2012/462/UE:

- ★ Decyzja Komisji z dnia 23 lipca 2012 r. zmieniająca decyzje 2002/731/WE, 2002/732/WE, 2002/733/WE, 2002/735/WE i 2006/66/WE oraz uchylająca decyzję 2002/730/WE, dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności (notyfikowana jako dokument nr C(2012) 4982) ⁽¹⁾ 1

2012/463/UE:

- ★ Decyzja Komisji z dnia 23 lipca 2012 r. zmieniająca decyzje 2006/679/WE oraz 2006/860/WE dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności (notyfikowana jako dokument nr C(2012) 4984) ⁽¹⁾..... 11

2012/464/UE:

- ★ Decyzja Komisji z dnia 23 lipca 2012 r. zmieniająca decyzje 2006/861/WE, 2008/163/WE, 2008/164/WE, 2008/217/WE, 2008/231/WE, 2008/232/WE, 2008/284/WE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE i 2011/314/UE dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności (notyfikowana jako dokument nr C(2012) 4985) ⁽¹⁾ 20

Cena: 3 EUR

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 lipca 2012 r.

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

(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 4982)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/462/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

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

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

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.

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

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

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

Artykuł 2

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

Artykuł 3

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 37.

⁽²⁾ Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 143.

⁽³⁾ Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 280.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 402.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 37 z 8.2.2006, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 342 z 7.12.2006, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 77 z 19.3.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 104 z 14.4.2008, s. 1.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 132.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 99 z 13.4.2011, s. 1.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 245 z 12.9.2002, s. 1.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

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

Artykuł 6

Decyzja 2002/730/WE traci moc.

Artykuł 7

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 24 stycznia 2013 r.

Artykuł 8

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2012 r.

W imieniu Komisji

Siim KALLAS

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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

1) w pkt 6.2 wprowadza się następujące zmiany:

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

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

2) pkt 7.2.1.4 otrzymuje brzmienie:

„7.2.1.4. **Rejestry**

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

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

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

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

3) skreśla się pkt 7.2.2.4;

4) skreśla się pkt 7.2.3.1;

5) w załączniku B wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

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

6) skreśla się załącznik C;

7) w załączniku E wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

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

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

- (ii) pkt 6.7 tiret ósme otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

- (ii) pkt 11 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

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

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

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

ZAŁĄCZNIK II

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 5) skreśla się pkt 4.2.3.2.6;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„ZAŁĄCZNIK E

CHARAKTERYSTYKI, KTÓRE MUSZĄ SIĘ ZNALEŻĆ W REJESTRZE INFRASTRUKTURY

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

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

(**) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.”

ZAŁĄCZNIK III

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

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

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

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

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

- 4) pkt 4.2.2.4 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2.4. *Dynamiczna obwiednia pojazdu*

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

- 5) pkt 4.2.2.5 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2.5. *Ograniczenie maksymalnego poboru mocy*

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

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

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

- 7) w pkt 4.2.2.10 wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się akapit trzeci;

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

- 8) w pkt 4.2.2.11 wprowadza się następujące zmiany:

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

„Wybór musi zostać dokonany przez podmiot orzekający.”;

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

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

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

- 10) skreśla się pkt 4.2.3.5;

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

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

- 12) w pkt 4.3.1.4 „Hamowanie odzyskowe” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:
- „Podmiot orzekający może podjąć decyzję o dopuszczeniu lub niedopuszczeniu hamowania odzyskowego w systemach zasilanych prądem stałym.”;
- 13) w pkt 5.3.1.2 „Obciążalność prądowa” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
- „Obciążalność prądowa zależy od warunków otoczenia, jakimi są: maksymalna temperatura otoczenia oraz najmniejsza prędkość bocznego wiatru, jak również dopuszczalne temperatury elementów linii jezdnej oraz czas trwania działania prądu. Konstrukcja napowietrznej linii jezdnej musi uwzględniać wartości graniczne temperatur maksymalnych wyszczególnione w załączniku B do EN 50 119, wersja 2001, biorąc pod uwagę dane przedstawione w EN 50 149, wersja 1999, pkt 4.5, tabele 3 i 4. Analiza musi wykazać, że linia jezdna jest w stanie spełnić określone wymagania.”;
- 14) w pkt 5.3.2.7 „Średni nacisk stykowy i parametry współpracy systemu linia napowietrzna/pantograf” akapit piąty otrzymuje brzmienie:
- „Wytwórca pantografu musi zapewnić możliwość wykonania na pokładzie zmiany charakterystyki pomiędzy trzema krzywymi, uwzględniając odpowiednie informacje, np. zastosowanie pantografu 1 950 mm lub informacje o napięciu w napowietrznej linii jezdnej.”;
- (15) załącznik D otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK D

SPIS INFRASTRUKTURY, INFORMACJE O PODSYSTEMIE ENERGETYCZNYM

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

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

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

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

- 16) w załączniku H pkt H.3.1 „Napowietrzne linie jezdne” skreśla się przypis nr 3 do tabeli H.1;
- 17) w załączniku J pkt J.3.1 „Napowietrzne linie jezdne” skreśla się przypis nr 4 do tabeli J.1;
- 18) w załączniku O wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt O.2 „Maksymalny prąd pociągu” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
- „W tabeli O.1 podano maksymalne dopuszczalne wartości natężenia prądu pociągu: wartości dotyczą zarówno trybu trakcji, jak i odzysku energii.”;
- b) w pkt O.4 „Urządzenie ograniczające moc lub prąd” skreśla się akapit drugi.

ZAŁĄCZNIK IV

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

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

„ZAŁĄCZNIK I

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

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

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

ZAŁĄCZNIK V

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

1) pkt 4.8.2 otrzymuje brzmienie:

„4.8.2. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji

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

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

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

2) w załączniku B wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

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

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

(ii) w pkt 10 skreśla się tiret drugie;

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

DECYZJA KOMISJI**z dnia 23 lipca 2012 r.****zmieniająca decyzje 2006/679/WE oraz 2006/860/WE dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności***(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 4984)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2012/463/UE)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową (Rozporządzenie w sprawie Agencji) ⁽²⁾ stanowi, że Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) zobowiązana jest zapewnić dostosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (zwanymi dalej „TSI”) do postępu technicznego i tendencji rynkowych oraz do wymagań społecznych, a także proponować Komisji niezbędne zdaniem Agencji zmiany do TSI.
- (2) Decyzją C(2007) 3371 z dnia 13 lipca 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu ramowego w celu przeprowadzenia pewnych działań na mocy dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽³⁾ oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁴⁾. Zgodnie z warunkami mandatu ramowego Agencji zlecono przegląd TSI dotyczących taboru dużych prędkości, wagonów towarowych, lokomotyw i taboru pasażerskiego, hałasu, infrastruktury, energii, sterowania, ruchu kolejowego, aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych i przewozów pasażerskich, bezpieczeństwa w tunelach kolejowych oraz dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- (3) W dniu 31 marca 2011 r. Agencja wydała zalecenie dotyczące specyfikacji rejestru infrastruktury, procedury wykazywania poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI dla istniejących linii oraz związanych z tym zmian do TSI (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) W dniu 9 czerwca 2011 r. komitet ustanowiony zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE pozytywnie zaopiniował projekt decyzji wykonawczej Komisji

w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji oraz projekt decyzji wykonawczej Komisji w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej. W następstwie przyjęcia w oparciu o wspomniane projekty dwóch aktów prawnych Komisji, a mianowicie decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej ⁽⁵⁾ oraz decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji ⁽⁶⁾, konieczna jest aktualizacja odpowiednich TSI celem zapewnienia ogólnej spójności.

- (5) Ze względów praktycznych zaleca się zmienić szereg TSI jedną decyzją Komisji w celu wprowadzenia określonych poprawek i aktualizacji w tekstach aktów prawnych. Poprawki oraz aktualizacje te nie wynikają z ogólnego przeglądu TSI ani z rozszerzenia ich zasięgu geograficznego.
- (6) Należy zatem zmienić następujące decyzje:
 - decyzję Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącą technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁷⁾, oraz
 - decyzję Komisji 2006/860/WE z dnia 7 listopada 2006 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁸⁾.
- (7) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu powołanego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W załączniku do decyzji 2006/679/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.⁽⁴⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.⁽⁵⁾ Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.⁽⁶⁾ Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.⁽⁷⁾ Dz.U. L 284 z 16.10.2006, s. 1.⁽⁸⁾ Dz.U. L 342 z 7.12.2006, s. 1.

Artykuł 2

W załączniku do decyzji 2006/860/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 24 stycznia 2013 r.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2012 r.

W imieniu Komisji
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku do decyzji 2006/679/WE (TSI CCS CR) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 2.2.4 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na podstawie dowolnej z tych dwóch TSI i na określonych w niej warunkach żaden pociąg dużych prędkości ani pociąg konwencjonalny wyposażony w system pokładowy klasy A zgodny z odpowiednią specyfikacją TSI nie może podlegać ograniczeniom dotyczącym eksploatacji na jakiegokolwiek transeuropejskiej trasie dużych prędkości lub transeuropejskiej trasie konwencjonalnej wyposażonej w infrastrukturę systemu przytorowego klasy A zgodnie z odpowiednią specyfikacją TSI.”;

- 2) w pkt 4.3.2.5 „Fizyczne warunki środowiskowe” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Warunki klimatyczne oraz fizyczne dla urządzeń BKJP, jakie mogą występować w pociągu, określa się poprzez odniesienie do załącznika A, indeks A4.”;

- 3) pkt 4.3.3.3 otrzymuje brzmienie:

„4.3.3.3. *Fizyczne warunki środowiskowe*

Warunki klimatyczne i fizyczne, występujące w infrastrukturze, określa się poprzez odniesienie do załącznika A, indeks A5.”;

- 4) pkt 4.8 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

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

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

- 5) w pkt 6.2.1 „Procedury oceny” wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się akapity ósmy i dziewiąty;

b) akapit dziesiąty otrzymuje brzmienie:

„Deklaracja weryfikacji WE dotycząca zespołów przytorowych i pokładowych, wraz ze świadectwami zgodności, stanowi wystarczającą gwarancję współpracy zespołu przytorowego z zespołem pokładowym posiadającym odpowiednią charakterystykę, w warunkach określonych w niniejszej TSI, bez dodatkowej deklaracji weryfikacji WE dotyczącej podsystemu.”;

- 6) w pkt 6.2.1.3 „Ocena w trakcie faz migracji” skreśla się akapit szósty;

- 7) w pkt 6.2.2.3 „Warunki zastosowania modułów dla zespołów pokładowych oraz przytorowych”, ppkt „Walidacja zespołu pokładowego”, akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli próby wykażą, że specyfikacje nie są spełnione we wszystkich przypadkach (np. zgodność z TSI tylko do określonej prędkości), konsekwencje dotyczące zgodności z TSI należy zapisać w świadectwie zgodności.”;

- 8) w pkt 7.4.2.1 „Kategoria każdego przypadku szczególnego podana jest w załączniku A, dodatek 1”, w tabeli, uzasadnienia poz. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13 i 15 otrzymują brzmienie:

a) do poz. 1: „Istniejące urządzenia licznika osi”;

b) do poz. 3: „Dotyczy linii z przejazdami”;

c) do poz. 4 i 5: „Istniejące urządzenia obwodów torowych”;

d) do poz. 6: „Istniejące urządzenia licznika osi”;

e) do poz. 7: „Minimalny nacisk osi niezbędny do manewrowania na określonych obwodach torowych określony jest w wymaganiu EBA (Eisenbahn-Bundesamt) i dotyczy niektórych głównych linii w Niemczech w rejonie dawnej DR (Deutsche Reichsbahn) przy obwodach torowych 42 Hz oraz 100 Hz. Nie podlega odnowieniu. Do uzupełnienia dla Austrii i Szwecji.”;

f) do poz. 10: „Dotyczy linii z przejazdami z pętlami detekcji”;

g) do poz. 13: „Istniejące urządzenia obwodów torowych niskiego napięcia”;

h) do poz. 15: „Dotyczy linii z przejazdami”;

9) w załączniku A wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) sekcja 4.6 otrzymuje brzmienie:

„4.6. Zarządca infrastruktury może dopuścić stosowanie mniej restrykcyjnych wartości granicznych.”;

(ii) pkt 5.1.2 otrzymuje brzmienie:

„5.1.2. Odległość b_x

Odległość b_x (rys. 1) nie może przekraczać 4 200 mm z wyjątkiem przypadków, gdy tabor przeznaczony jest do jazdy wyłącznie po liniach, dla których dopuszczono wartość b_x do 5 000 mm.

Tabor o wartości b_x przekraczającej 4 200 mm nie może być eksploatowany na liniach, dla których nie dopuszczono wartości b_x powyżej 4 200 mm.

Informacja ta musi być zawarta w deklaracji weryfikacji WE.

Na nowo budowanych odcinkach linii kategorii I urządzenia detekcji pociągu systemu BKJP muszą umożliwiać eksploatację taboru o wartości b_x do 5 000 mm.

Na pozostałych odcinkach (modernizowanych lub odnawianych linii kategorii I oraz nowych, modernizowanych lub odnawianych linii kategorii II i III) urządzenia detekcji pociągu systemu BKJP muszą umożliwiać eksploatację taboru o wartości b_x do 4 200 mm. Zaleca się zarządcom infrastruktury dążenie do umożliwienia eksploatacji taboru o wartości b_x do 5 000 mm.”;

(iii) pkt 6.1.3 otrzymuje brzmienie:

„6.1.3. *Przypadek szczególny – Austria, Niemcy i Belgia*

Obciążenie na oś musi wynosić co najmniej 5 t na określonych liniach.”;

(iv) pkt 6.5.5 otrzymuje brzmienie:

„6.5.5. *Przypadek szczególny – Niderlandy*

Oprócz wymagań ogólnych podanych w załączniku A, dodatek 1, mogą być stosowane dodatkowe wymagania odnośnie do lokomotyw oraz zespołów trakcyjnych wykorzystujących obwody torowe.”;

(v) pkt 8.2 otrzymuje brzmienie:

„8.2. **Stosowanie hamulców elektrycznych/magnetycznych**

8.2.1. Stosowanie hamulców magnetycznych oraz hamulców wiropędowych dozwolone jest tylko w charakterze hamulców bezpieczeństwa lub podczas postoju. Stosowanie hamulców magnetycznych lub hamulców wiropędowych w charakterze hamulców bezpieczeństwa może być zabronione.

8.2.2. W przypadku gdy jest to dozwolone, hamulce wiropędowe oraz magnetyczne mogą być stosowane jako hamulce służbowe.

8.2.3. *Przypadek szczególny – Niemcy*

O ile wyraźnie nie wskazano inaczej, nie dopuszcza się stosowania hamulców magnetycznych ani wiropędowych na pierwszym wózku pojazdu prowadzącego.”;

b) w dodatku 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. RODZAJE SYTUACJI ALARMOWYCH I WARTOŚCI PROGOWE

System detekcji zagranych osi musi zgłaszać następujące rodzaje sytuacji alarmowych:

- zagrzenie,
- wysoka temperatura,
- różnica temperatur lub inny rodzaj sytuacji alarmowej.”;

10) w załączniku B wprowadza się następujące zmiany:

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

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

b) w sekcji „Część 2: Radiołączność” zdanie po pkt 17 indeksu otrzymuje brzmienie:

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

11) skreśla się załącznik C;

12) w załączniku E wprowadza się następujące zmiany:

- a) w sekcji „Moduł SB: Badanie typu” pkt 3 akapit szósty tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - b) w sekcji „Moduł SD: System zarządzania jakością produkcji” wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pkt 4.2 akapit drugi tiret szóste otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - (ii) pkt 10 tiret dziewiąte otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - c) w sekcji „Moduł SF: Weryfikacja wyrobu” wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pkt 5 akapit drugi tiret trzecie otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - (ii) pkt 10 tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - d) w sekcji „Moduł SH2: Pełny system zarządzania jakością ze sprawdzeniem projektu” pkt 10 tiret ósme otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - e) w sekcji „Moduł SG: Weryfikacja produkcji jednostkowej” wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pkt 3 akapit drugi tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
 - (ii) pkt 8 tiret ósme otrzymuje brzmienie:
„— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”.
-

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku do decyzji 2006/860/WE (TSI CCS HS) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 2.2.4 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na podstawie dowolnej z tych dwóch TSI i na określonych w niej warunkach żaden pociąg dużych prędkości ani pociąg konwencjonalny wyposażony w system pokładowy klasy A zgodny z odpowiednią specyfikacją TSI nie może podlegać ograniczeniom dotyczącym eksploatacji na jakiegokolwiek transeuropejskiej trasie dużych prędkości lub transeuropejskiej trasie konwencjonalnej wyposażonej w infrastrukturę systemu przytorowego klasy A zgodnie z odpowiednią specyfikacją TSI.”;

- 2) w pkt 4.3.2.3 „Gwarantowana skuteczność oraz charakterystyka hamowania pociągu” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Dla zespołów trakcyjnych o stałym składzie gwarantowana skuteczność hamowania jest określona przez producenta.”;

- (3) pkt 4.3.2.5 otrzymuje brzmienie:

„4.3.2.5. Fizyczne warunki środowiskowe

„Warunki klimatyczne oraz fizyczne dla urządzeń BKJP, jakie mogą występować w pociągu, określa się poprzez odniesienie do załącznika A, indeks A4 i A5.”;

- (4) w pkt 4.3.2.9 „Detektory zagranych osi” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Interfejs ten dotyczy systemu HABD klasy A.”;

- (5) pkt 4.3.3.4 otrzymuje brzmienie:

„4.3.3.4. Stosowanie hamulców elektrycznych/magnetycznych

Celem zapewnienia prawidłowego funkcjonowania przytorowych urządzeń podsystemu »Sterowanie«, stosowanie hamulców magnetycznych lub hamulców wiroprądowych określa się poprzez odniesienie do załącznika A, dodatek 1, pkt 5.2.”;

- 6) w pkt 4.8 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

- 7) w pkt 6.2.1 „Procedury oceny” wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się akapity ósmy i dziewiąty;

b) akapit dziesiąty otrzymuje brzmienie:

„Deklaracja weryfikacji WE dotycząca zespołów przytorowych i pokładowych, wraz ze świadectwami zgodności, stanowi wystarczającą gwarancję współpracy zespołu przytorowego z zespołem pokładowym, posiadającymi odpowiednią charakterystykę, w warunkach określonych w niniejszej TSI, bez dodatkowej deklaracji weryfikacji WE dotyczącej podsystemu.”;

- 8) w pkt 6.2.1.3 „Ocena w trakcie faz migracji” skreśla się akapit szósty;

- 9) w punkcie 6.2.2.3.1 „Walidacja zespołu pokładowego” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„W przypadku ograniczeń ważności wyników przeprowadzonych prób (np. zgodność z TSI tylko do określonej prędkości) ograniczenia takie należy zapisać w świadectwie.”;

- 10) w punkcie 6.2.2.3.2 „Walidacja zespołu przytorowego” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„W przypadku ograniczeń ważności wyników przeprowadzonych prób (np. zgodność z TSI tylko do określonej prędkości) ograniczenia takie należy zapisać w świadectwie.”;

- 11) skreśla się pkt 7.2.8;
- 12) w pkt 7.2.9 „Tabor z wyposażeniem kontroli pociągu klasy A i klasy B” akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „Oprócz tego system klasy B może zostać wdrożony niezależnie (lub pozostawiony »w stanie obecnym« w przypadku modernizacji albo odnowienia) w przypadku systemów klasy B, dla których STM nie stanowi realnej ekonomicznej alternatywy z punktu widzenia właściciela taboru. Jeśli jednak STM nie jest stosowany, przewoźnik kolejowy musi zapewnić odpowiednie zarządzanie mimo sytuacji braku »zgodności« (= obsługi przez ETCS przejść między zespołami przytorowymi klasy A i klasy B).”;
- 13) skreśla się pkt 7.2.10;
- 14) w pkt 7.5.2.1 „Kategoria każdego przypadku szczególnego podana jest w załączniku A, dodatek 1”, w tabeli, uzasadnienia poz. 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14 i 17 otrzymują brzmienie:
- a) do poz. 1: „Istniejące urządzenia licznika osi”;
- b) do poz. 3: „Dotyczy linii z przejazdami”;
- c) do poz. 4 i 5: „Istniejące urządzenia obwodów torowych”;
- d) do poz. 6: „Istniejące urządzenia licznika osi”;
- e) do poz. 8 dla Niemiec: „Minimalny nacisk osi niezbędny do manewrowania na określonych obwodach torowych określony jest w wymaganiu EBA (Eisenbahn-Bundesamt) i dotyczy niektórych głównych linii w Niemczech w rejonie dawnej DR (Deutsche Reichsbahn) przy obwodach torowych 42 Hz oraz 100 Hz. Nie podlega odnowieniu.”;
- f) do poz. 8 dla Austrii: „Minimalny nacisk osi niezbędny do manewrowania na określonych obwodach torowych określony jest w wymaganiu dotyczącym bezpiecznego funkcjonowania, obowiązującym w Austrii na niektórych głównych liniach z obwodami torowymi 100 Hz. Nie podlega odnowieniu.”;
- g) do poz. 11: „Dotyczy linii z przejazdami z pętlami detekcji”;
- h) do poz. 14: „Istniejące urządzenia obwodów torowych niskiego napięcia”;
- i) do poz. 17: „Dotyczy linii z przejazdami”;
- 15) w załączniku A wprowadza się następujące zmiany:
- a) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 4.6 otrzymuje brzmienie:
- „4.6. Zarządca infrastruktury może dopuścić stosowanie mniej restrykcyjnych wartości granicznych.”;
- (ii) pkt 5.1.2 otrzymuje brzmienie:
- „5.1.2. Odległość b_x
- Odległość b_x (rys. 1) nie może przekraczać 4 200 mm z wyjątkiem przypadków, gdy tabor przeznaczony jest do jazdy wyłącznie po liniach, dla których dopuszczono wartość b_x do 5 000 mm.
- Tabor o wartości b_x przekraczającej 4 200 mm nie może być eksploatowany na liniach, dla których nie dopuszczono wartości b_x powyżej 4 200 mm.
- Informacja ta musi być zawarta w deklaracji weryfikacji WE.
- Na nowo budowanych odcinkach linii kategorii I urządzenia detekcji pociągu systemu BKJP muszą umożliwiać eksploatację taboru o wartości b_x do 5 000 mm.
- Na pozostałych odcinkach (modernizowanych lub odnawianych linii kategorii I oraz nowych, modernizowanych lub odnawianych linii kategorii II i III) urządzenia detekcji pociągu systemu BKJP muszą umożliwiać eksploatację taboru o wartości b_x do 4 200 mm. Zaleca się zarządcom infrastruktury dążyć do umożliwienia eksploatacji taboru o wartości b_x do 5 000 mm.”;
- (iii) pkt 6.1.3 otrzymuje brzmienie:
- „6.1.3. *Przypadek szczególny – Austria, Niemcy i Belgia*
- Obciążenie na oś musi wynosić co najmniej 5 t na określonych liniach.”;

(iv) pkt 6.5.5 otrzymuje brzmienie:

„6.5.5. *Przypadek szczególny – Niderlandy*

Oprócz wymagań ogólnych podanych w załączniku A, dodatek 1, mogą być stosowane dodatkowe wymagania odnośnie do lokomotyw oraz zespołów trakcyjnych wykorzystujących obwody torowe.”;

(v) pkt 8.2 otrzymuje brzmienie:

„8.2. **Stosowanie hamulców elektrycznych/magnetycznych**

8.2.1. Stosowanie hamulców magnetycznych oraz hamulców wiropędowych dozwolone jest tylko w charakterze hamulców bezpieczeństwa lub podczas postoju. Stosowanie hamulców magnetycznych lub hamulców wiropędowych w charakterze hamulców bezpieczeństwa może być zabronione.

8.2.2. W przypadku gdy jest to dozwolone, hamulce wiropędowe oraz magnetyczne mogą być stosowane jako hamulce służbowe.

8.2.3. *Przypadek szczególny – Niemcy*

O ile wyraźnie nie wskazano inaczej, nie dopuszcza się stosowania hamulców magnetycznych ani wiropędowych na pierwszym wózku pojazdu prowadzącego.”;

b) w dodatku 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. RODZAJE SYTUACJI ALARMOWYCH I WARTOŚCI PROGOWE

System detekcji zagrożonych osi musi zgłaszać następujące rodzaje sytuacji alarmowych:

- zagrożenie,
- wysoka temperatura,
- różnica temperatur lub inny rodzaj sytuacji alarmowej.”;

16) w załączniku B wprowadza się następujące zmiany:

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

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

b) w sekcji „Część 2: Radiołączność” zdanie po pkt 17 indeksu otrzymuje brzmienie:

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

17) skreśla się załącznik C;

18) w załączniku E wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji „Moduł SB: Badanie typu” pkt 3 akapit piąty tiret drugie otrzymuje brzmienie:

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

b) w sekcji „Moduł SD: System zarządzania jakością produkcji” wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 4.2 akapit drugi tiret szóste otrzymuje brzmienie:

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

(ii) pkt 10 tiret dziewiąte otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

(ii) pkt 10 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

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

d) w sekcji „Moduł SH2: Pełny system zarządzania jakością ze sprawdzeniem projektu” pkt 10 tiret ósme otrzymuje brzmienie:

- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- e) w sekcji „Moduł SG: Weryfikacja produkcji jednostkowej” wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 3 akapit drugi tiret drugie otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- (ii) pkt 8 tiret ósme otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”.
-

DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 lipca 2012 r.

zmieniająca decyzje 2006/861/WE, 2008/163/WE, 2008/164/WE, 2008/217/WE, 2008/231/WE, 2008/232/WE, 2008/284/WE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE i 2011/314/UE dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności

(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 4985)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/464/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową (Rozporządzenie w sprawie Agencji) ⁽²⁾ stanowi, że Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) zobowiązana jest zapewnić dostosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (zwanymi dalej „TSI”) do postępu technicznego i tendencji rynkowych oraz do wymagań społecznych, a także proponować Komisji niezbędne zdaniem Agencji zmiany do TSI.
- (2) Decyzją C(2007) 3371 z dnia 13 lipca 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu ramowego w celu przeprowadzenia pewnych działań na mocy dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽³⁾ oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁴⁾. Zgodnie z warunkami mandatu ramowego Agencji zlecono przegląd TSI dotyczących taboru dużych prędkości, wagonów towarowych, lokomotyw i taboru pasażerskiego, hałasu, infrastruktury, energii, sterowania, ruchu kolejowego, aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych i przewozów pasażerskich, bezpieczeństwa w tunelach kolejowych oraz dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- (3) W dniu 31 marca 2011 r. Agencja wydała zalecenie dotyczące specyfikacji rejestru infrastruktury, procedury wykazywania poziomu zgodności z podstawowymi parametrami TSI dla istniejących linii oraz związanych z tym zmian do TSI (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) W dniu 9 czerwca 2011 r. komitet ustanowiony zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE pozytywnie

zaopiniował projekt decyzji wykonawczej Komisji w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji oraz projekt decyzji wykonawczej Komisji w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej. W następstwie przyjęcia w oparciu o wspomniane projekty dwóch aktów prawnych Komisji, a mianowicie decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej ⁽⁵⁾ oraz decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji ⁽⁶⁾, konieczna jest aktualizacja odpowiednich TSI celem zapewnienia ogólnej spójności.

- (5) Załączniki A do obecnych TSI „Ruch kolejowy” odnoszą się do wersji 1 przepisów ruchowych europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), które opracowano na podstawie wersji 2.2.2 specyfikacji wymagań systemowych europejskiego systemu bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (ETCS).
- (6) Obecnie dostępna jest stabilna wersja 2.3.0.d tej specyfikacji. Fakt ten musi zostać uwzględniony w zaktualizowanych przepisach ruchowych ERTMS zawartych w TSI „Ruch kolejowy” dla kolei konwencjonalnych i dla kolei dużych prędkości.
- (7) W dniu 20 lipca 2011 r. Agencja wydała zalecenie w sprawie zmiany przepisów ruchowych ERTMS zawartych w TSI „Ruch kolejowy” dla kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).
- (8) W dniu 8 września 2011 r. Agencja wydała zalecenie w sprawie dalszych zmian do TSI, mających na celu skorygowanie błędów i nieprawidłowości (ERA/REC/07-2011/INT).
- (9) Ze względów praktycznych zaleca się zmienić szereg TSI jedną decyzją Komisji w celu wprowadzenia określonych poprawek i aktualizacji w tekstach aktów prawnych. Poprawki oraz aktualizacje te nie wynikają z ogólnego przeglądu TSI ani z rozszerzenia ich zasięgu geograficznego.
- (10) Należy zatem zmienić następujące decyzje:

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.

- decyzję Komisji 2006/861/WE z dnia 28 lipca 2006 r. dotyczącą technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽¹⁾,
- decyzję Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽²⁾,
- decyzję Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽³⁾,
- decyzję Komisji 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽⁴⁾,
- decyzję Komisji 2008/231/WE z dnia 1 lutego 2008 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE, i uchylającą decyzję Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r. ⁽⁵⁾,
- decyzję Komisji 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽⁶⁾,
- decyzję Komisji 2008/284/WE z dnia 6 marca 2008 r. dotyczącą specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽⁷⁾,
- decyzję Komisji 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁸⁾,
- decyzję Komisji 2011/274/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotyczącą technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁹⁾,
- decyzję Komisji 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotyczącą technicznej specyfikacji interope-

racyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽¹⁰⁾,

- decyzję Komisji 2011/291/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych ⁽¹¹⁾,
- decyzję Komisji 2011/314/UE z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽¹²⁾.

(11) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu powołanego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W załączniku do decyzji 2006/861/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

W załączniku do decyzji 2008/163/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

W załączniku do decyzji 2008/164/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszej decyzji.

Artykuł 4

W załączniku do decyzji 2008/217/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszej decyzji.

Artykuł 5

W załączniku do decyzji 2008/231/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszej decyzji.

Artykuł 6

W załączniku do decyzji 2008/232/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VI do niniejszej decyzji.

Artykuł 7

W załączniku do decyzji 2008/284/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VII do niniejszej decyzji.

Artykuł 8

W załączniku do decyzji 2011/229/UE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VIII do niniejszej decyzji.

Artykuł 9

W załączniku do decyzji 2011/274/UE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IX do niniejszej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 8.12.2006, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 72.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 77 z 19.3.2008, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 132.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 104 z 14.4.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 99 z 13.4.2011, s. 1.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 126 z 14.5.2011, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 126 z 14.5.2011, s. 53.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 139 z 26.5.2011, s. 1.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 144 z 31.5.2011, s. 1.

Artykuł 10

W załączniku do decyzji 2011/275/UE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem X do niniejszej decyzji.

Artykuł 11

W załączniku do decyzji 2011/291/UE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem XI do niniejszej decyzji.

Artykuł 12

W załączniku do decyzji 2011/314/UE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem XII do niniejszej decyzji.

Artykuł 13

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 24 stycznia 2013 r.

Artykuł 14

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2012 r.

W imieniu Komisji

Siim KALLAS

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku do decyzji 2006/861/WE (TSI WAG) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 3.4.3 „ZGODNOŚĆ TECHNICZNA” w akapicie szóstym skreśla się tiret dziesiąte;
- 2) pkt 4.2.3.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2.3.2. **Statyczne obciążenie na oś, masa na jednostkę długości i charakterystyka geometryczna rozstawu osi**

Dla linii do 25 t dozwolony ładunek, który może być przewożony przez wagon, ustala się poprzez zastosowanie pkt 6.1 i 6.2 normy EN 15528:2008. Wagony są przedmiotem dodatkowych wymagań ze względu na charakterystykę systemów detekcji pociągu (zob. TSI »Sterowanie«, załącznik A, dodatek 1).”;

- 3) w pkt 4.2.4.1.2.2 „Składniki skuteczności hamowania” ppkt „Względna masa hamująca” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Metoda ustalania współczynnika (procentowego) masy hamującej powinna nadal być stosowana w uzupełnieniu metody profilu opóźnienia. Wielkości te powinien dostarczyć producent.”;

- 4) w pkt 4.2.4.1.2.8 „Hamulec postojowy” akapit jedenasty otrzymuje brzmienie:

„Minimalną skuteczność hamulca postojowego w warunkach bezwietrznych ustala się na podstawie obliczeń określonych w pkt 6 normy EN 14531-6:2009. Minimalna skuteczność hamulca postojowego musi być oznaczona na urządzeniu. Oznakowanie musi być zgodne z normą EN 15877-1:2010 (pkt 4.5.25).”;

- 5) w pkt 4.2.6.1.1 „Uwagi ogólne” skreśla się akapit trzeci;
- 6) w pkt 4.2.8 „UTRZYMANIE: AKTA UTRZYMANIA” skreśla się akapit piąty;
- 7) w pkt 4.2.8.1.2 „Zarządzanie aktami utrzymania” skreśla się tiret pierwsze;

- 8) pkt 4.3.2.1 otrzymuje brzmienie:

„4.3.2.1. **Statyczne obciążenie na oś, masa na jednostkę długości i charakterystyka geometryczna rozstawu osi (pkt 4.2.3.2)**

W pkt 4.2.3.2 niniejszej TSI określono masę na jednostkę długości oraz charakterystykę geometryczną rozstawu osi, w tym wymagania wobec wagonów (zob. TSI »Sterowanie«, załącznik A, dodatek 1) związane z charakterystyką systemów detekcji pociągu.”;

- 9) w pkt 4.3.3.9 „Warunki środowiskowe” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Po przekroczeniu granicznych warunków klimatycznych zdefiniowanych w ppkt 4.2.6.1.2 niniejszej TSI, system przechodzi do działania w warunkach pogorszonych. W takim przypadku należy rozważyć wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych i przekazać informacje przewoźnikowi kolejowemu albo maszyniście pociągu.”;

- 10) tytuł pkt 4.3.5.4 otrzymuje brzmienie:

„4.3.5.4. **Statyczne obciążenie na oś, masa na jednostkę długości i charakterystyka geometryczna rozstawu osi**”;

- 11) pkt 4.8 otrzymuje brzmienie:

„4.8. **REJESTR INFRASTRUKTURY I EUROPEJSKI REJESTR TYPÓW POJAZDÓW KOLEJOWYCH DOPUSZCZONYCH DO EKSPLOATACJI**

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

(*) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”;

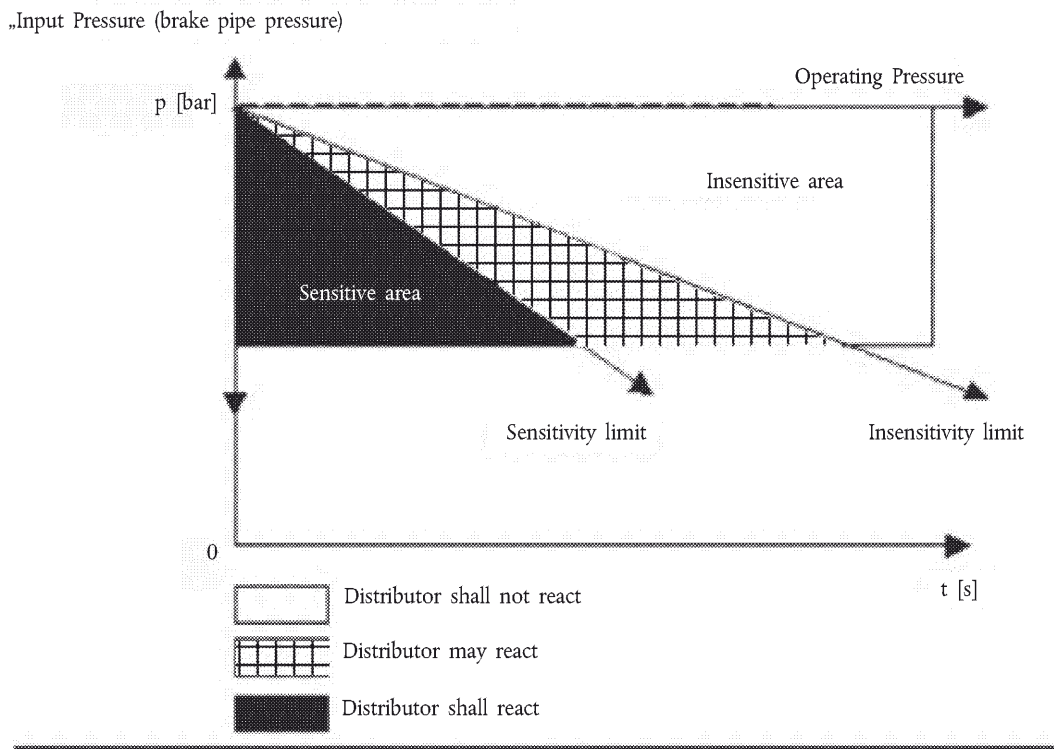
- 12) pkt 7.6.5 otrzymuje brzmienie:

„7.6.5. Nawet w przypadku gdy wagon otrzymał zezwolenie na oddanie do eksploatacji, niezbędne jest dopilnowanie, aby był on eksploatowany w zgodnych infrastrukturach”;

- 13) w załączniku C sekcja C.4 „SKRAJNIE TABORU GA, GB, GC” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Ładunki i pojazdy odpowiadające powiększonym skrajniom GA, GB i GC dopuszcza się tylko na linie poszerzone do tych skrajni. Wszystkie przesyłki ze skrajnią GA, GB i GC na liniach nieposzerzonych do tych skrajni traktuje się jako specjalne.”;

- 14) skreśla się załącznik D;
- 15) skreśla się załącznik H;
- 16) w załączniku I rysunek 1.5 zastępuje się następującym rysunkiem:



Rys. I.5”

- 17) w załączniku P w tabeli P.3 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w wierszu czwartym od góry tabeli „Wzrost ciśnienia w przewodzie hamulcowym do 6 bar, po pełnym uruchomieniu eksploatacyjnym, nie powinien spowodować uruchomienia hamulców, jeżeli jest utrzymywane przez:” tekst w kolumnie „Wartość graniczna” otrzymuje brzmienie:
 - „pasażerski»: do 10 sekund;
 - »towarowy»: do 40 sekund”;
 - b) w wierszu szóstym od góry tabeli „Czas zwolnienia pociągu po pełnym uruchomieniu” tekst w kolumnie „Wartość graniczna” otrzymuje brzmienie:
 - „pasażerski»: do 25 sekund;
 - »towarowy»: do 60 sekund”;
- 18) w załączniku Q w tabeli Q.1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w kolumnie piątej „Próba eksploatacyjna (Moduł V)” tekst w wierszu piątym od dołu „Tarcza i okładzina cierna hamulca tarczowego” otrzymuje brzmienie:
 - „12 miesięcy”;
 - b) w kolumnie piątej „Próba eksploatacyjna (Moduł V)” tekst w wierszu czwartym od dołu „Klocek hamulcowy” otrzymuje brzmienie:
 - „12 miesięcy”;
- 19) w załączniku T w pkt T.1.1 „Wstęp” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Na liniach w Wielkiej Brytanii można stosować następujące skrajnie wagonów towarowych: W6, W7, W8 i W9. Skrajnie te opisano poniżej, w sekcji A – W6, w sekcji B – przykładowe obliczenia, w sekcji C – W7 i W8, w sekcji D – W9. Stosowanie tych skrajni ograniczone jest do pojazdów, których poprzeczne przesunięcia zawieszenia i wężykowanie są minimalne. Pojazdy z miękkim usprężynowaniem w kierunku poprzecznym i/lub z dużym wężykowaniem ocenia się pod kątem własności dynamicznych zgodnie z Notified National Standards.”;

20) w załączniku V w pkt V.2 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Dla wagonów towarowych eksploatowanych w Wielkiej Brytanii oblicza się równoważną siłę hamującą oraz – w stosownych przypadkach – współczynniki siły hamującej. Dla wagonów towarowych eksploatowanych w państwach członkowskich innych niż Wielka Brytania oblicza się masę hamującą i procent masy hamującej. Dla wagonów towarowych eksploatowanych w Wielkiej Brytanii i w innych państwach członkowskich oblicza się zarówno równoważną siłę hamującą i współczynniki siły hamującej, jak i masę hamującą oraz procent masy hamującej.”;

b) w pkt „Obliczanie siły hamującej” skreśla się ppkt ii);

21) w załączniku AA wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji „Moduł SD” wprowadza się następujące zmiany:

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

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

b) w sekcji „Moduł SF: Weryfikacja wyrobu” wprowadza się następujące zmiany:

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

(ii) w pkt 10 skreśla się tiret drugie;

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

22) w załączniku FF wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli FF 2.1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) przypis (g) otrzymuje brzmienie:

„(g) Standardowe funkcje, jeżeli pojemność siłownika hamulca albo pojemność sterowania (hipotetyczna) nie przekracza 14 l.”;

(ii) przypis (k) otrzymuje brzmienie:

„(k) SW 4/3 – z zaworem odcinającym C3 W (napełnianie zbiorników: sterującego i pomocniczego musi odbywać się w niemal identycznym czasie).”;

b) w tabeli FF 2.2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w ostatniej kolumnie „Hamulce pneumatyczne” tekst w wierszu dziewiątym od dołu „Hamulec Oerlikon/ESH 100” otrzymuje brzmienie:

„G/P Działanie nie jest uniwersalne, jeżeli pojemność dołączonego siłownika hamulca albo pojemność sterowania wstępnego nie przekracza 14 l”;

(ii) przypis (b) otrzymuje brzmienie:

„(b) SW 4C – kontrolowane napełnianie zbiornika sterującego z zabezpieczeniem przeciwko przeciążeniu po zwolnieniu hamulca.”;

(iii) przypis (d) otrzymuje brzmienie:

„(d) Dławik zaworu rozrządczego należy dostosować w kilku stopniach do pojemności zbiornika pomocniczego w pojeździe.”;

c) w tabeli FF 3 wiersze czwarty i piąty od dołu otrzymują brzmienie:

| | | |
|-------|---|----------|
| „DAKO | Zawór SL1 lub SL2 o działaniu proporcjonalnym do obciążenia | DAKO-DSS |
| DAKO | Zawór SL1 lub SL2 o działaniu proporcjonalnym do obciążenia | DAKO-D” |

d) w tabeli FF 8 wiersz szósty (PKP) otrzymuje brzmienie:

| | |
|-------|-----------|
| „CNTK | Warszawa” |
|-------|-----------|

23) skreśla się załącznik KK.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku do decyzji 2008/163/WE (TSI SRT) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł „PROJEKT TECHNICZNEJ SPECYFIKACJI INTEROPERACYJNOŚCI” otrzymuje brzmienie:
„TECHNICZNA SPECYFIKACJA INTEROPERACYJNOŚCI”;
- 2) w pkt 4.2.4.1 „Detektory zagranych osi” akapit drugi otrzymuje brzmienie:
„Zarządca infrastruktury wyznacza miejsca instalacji przytorowych detektorów zagranych osi oraz zaznacza ich lokalizację. Przedsiębiorstwo kolejowe zamieszcza informacje o tych urządzeniach w opisie trasy.”;
- 3) pkt 4.2.5.9 otrzymuje brzmienie:
„4.2.5.9. System oświetlenia awaryjnego w pociągach
Przepisy zawarte w punkcie 4.2.7.12 »Oświetlenie awaryjne« TSI »Tabor« dla kolei dużych prędkości mają także zastosowanie do taboru pasażerskiego kolei konwencjonalnych, z tą różnicą, że wymagana jest możliwość samodzielnej pracy przez 90 minut po awarii zasilania głównego.”;
- 4) w pkt 4.3.2 „Interfejsy z podsystemem »Infrastruktura«” nagłówek pierwszej kolumny tabeli otrzymuje brzmienie „TSI SRT”;
- 5) pkt 4.3.2.1 otrzymuje brzmienie:
„4.3.2.1. Chodniki ewakuacyjne
Definicja chodników ewakuacyjnych podana jest w pkt 4.2.2.7 niniejszej TSI.”;
- 6) w pkt 4.3.3 „Interfejsy z podsystemem »Energia«” nagłówek pierwszej kolumny tabeli otrzymuje brzmienie „TSI SRT”;
- 7) w pkt 4.3.4 „Interfejsy z podsystemem »Sterowanie«” nagłówek pierwszej kolumny tabeli otrzymuje brzmienie „TSI SRT”;
- 8) w pkt 4.3.5 „Interfejsy z podsystemem »Ruch kolejowy«” nagłówek pierwszej kolumny tabeli otrzymuje brzmienie „TSI SRT”;
- 9) w pkt 4.3.6 „Interfejsy z podsystemem »Tabor«” wprowadza się następujące zmiany:
 - a) nagłówek pierwszej kolumny tabeli otrzymuje brzmienie „TSI SRT”;
 - b) wiersze dziewiąty i dziesiąty tabeli otrzymują brzmienie:

| | | |
|--|-------------|--|
| „4.2.5.9 System oświetlenia awaryjnego w pociągach | 4.2.7.12 | |
| 4.2.5.10 Wyłączanie klimatyzacji w pociągach | 4.2.7.11.1” | |
- 10) w pkt 4.3.7 „Interfejsy z podsystemem »Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się«” nagłówek pierwszej kolumny tabeli otrzymuje brzmienie „TSI SRT”;
- 11) pkt 4.8 otrzymuje brzmienie:
„4.8. **Rejestr infrastruktury i europejski rejestr typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji**
Dane, które należy dostarczyć do rejestrów, o których mowa w art. 34 i 35 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (*), określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (**) oraz w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (***).

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

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

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

12) w pkt 6.2.1 „Ocena zgodności (wymagania ogólne)” tekst „TSI SRT CR” zastępuje się tekstem „TSI SRT”;

13) skreśla się załącznik A;

- 14) skreśla się załącznik B;
- 15) w załączniku F wprowadza się następujące zmiany:
- a) w sekcji F.3.1 „Moduł SB: Badanie typu” w pkt 3 akapit szósty tiret drugie otrzymuje brzmienie:
- „— europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- b) w sekcji F.3.2 „Moduł SD: System zarządzania jakością produkcji” wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w pkt 4.1 akapit trzeci tiret szóste otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- (ii) w pkt 10 tiret dziewiąte otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- c) w sekcji F.3.3 „Moduł SF: Weryfikacja wyrobu” wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w pkt 5 akapit drugi tiret trzecie otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- (ii) w pkt 10 tiret drugie otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- d) w sekcji F.3.4 „Moduł SG: Weryfikacja produkcji jednostkowej” wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w pkt 3 akapit drugi tiret drugie otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- (ii) w pkt 8 tiret ósme otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- e) w sekcji F.3.5 „Moduł SH2: Pełny system zarządzania jakością ze sprawdzeniem projektu” wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w pkt 4.2 akapit drugi tiret siódme otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury lub europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”;
- (ii) w pkt 10 tiret ósme otrzymuje brzmienie:
- „— rejestr infrastruktury, zawierający wszystkie informacje określone w TSI.”.
-

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku do decyzji 2008/164/WE (TSI PRM) wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 4.1.2.18.1 otrzymuje brzmienie:

„4.1.2.18.1. Wysokość peronu

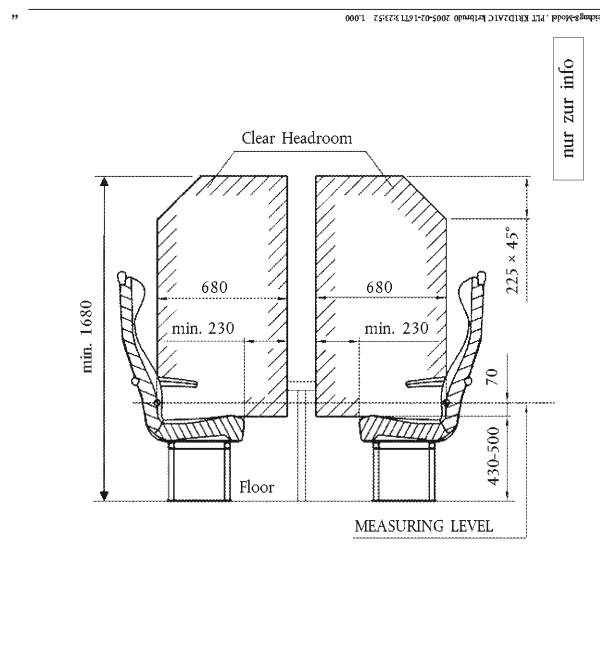
Dla peronów w sieci kolei dużych prędkości, na których w ramach normalnej eksploatacji komercyjnej mają się zatrzymywać pociągi zgodne z TSI »Tabor« dla kolei dużych prędkości, wartości określone są w TSI »Infrastruktura« dla kolei dużych prędkości (pkt 4.2.20.4).

Dla peronów w sieci kolei dużych prędkości, na których w ramach normalnej eksploatacji komercyjnej nie mają się zatrzymywać pociągi zgodne z TSI »Tabor« dla kolei dużych prędkości oraz dla peronów w sieci kolei konwencjonalnych dopuszcza się dwie wartości nominalne wysokości peronu: 550 mm oraz 760 mm powyżej powierzchni tocznej. Zakres tolerancji dla tych wymiarów wynosi -35 mm/ $+0$ mm.

Dla peronów w sieci kolei konwencjonalnych, na których zatrzymują się także pojazdy tramwajowe (np. Stadtbahn lub Tram-Train), dozwolona nominalna wysokość peronu wynosi od 300 mm do 380 mm. Zakres tolerancji dla tych wymiarów wynosi $+/-20$ mm.

Przy skrajach o promieniu poniżej 500 m wysokość peronu może być wyższa lub niższa od podanej, o ile pierwszy użytkowy stopień pojazdu jest zgodny z rysunkiem 11 w pkt 4.2.2.12.1.”;

2) w pkt 4.2.2.2.2.1 „Siedzenia uprzywilejowane: Wymagania ogólne” rysunek 3 zastępuje się następującym rysunkiem:

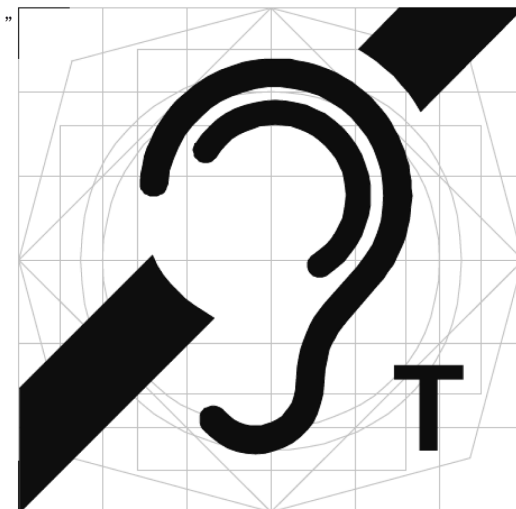


Rysunek 3”

3) w pkt 7.3.2 „Tabor” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza TSI nie dotyczy taboru będącego przedmiotem odnowienia lub modernizacji w ramach kontraktu już zawartego lub będącego w końcowej fazie procedury przetargowej w momencie wejścia w życie niniejszej TSI.”;

- 4) w załączniku N „Oznakowanie dotyczące osób o ograniczonej możliwości poruszania się” rysunek 1 zastępuje się następującym rysunkiem:



Rysunek 1"

ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku do decyzji 2008/217/WE (TSI INF HS) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 2.1 „Definicja dziedziny infrastruktury” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Podsystem strukturalny »Infrastruktura« transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości obejmuje tory oraz rozjazdy i skrzyżowania linii kolejowych dużych prędkości w zakresie wymienionym w rozdziale 1.”;

- 2) w pkt 4.2.1 „Przepisy ogólne” akapit dziewiąty otrzymuje brzmienie:

„Poziomy parametrów technicznych dla pociągów dużych prędkości można również podnieść za pomocą szczególnych systemów, takich jak wychylne nadwozia pojazdów. Zezwala się na specjalne warunki kursowania takich pociągów, pod warunkiem że nie pociągają za sobą ograniczeń dla pociągów dużych prędkości, które nie są wyposażone w systemy przechyłu.”;

- 3) w pkt 4.2.3 „Minimalna skrajnia infrastruktury” skreśla się akapit trzeci;

- 4) w pkt 4.2.8.1 „Niedobór przechyłki w torze szlakowym i w torze zasadniczym rozjazdów i skrzyżowań” skreśla się przypis (a);

- 5) w pkt 4.2.9.2 „Wartości projektowe” wprowadza się następujące zmiany:

- a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Wartości projektowe szerokości toru, profilu główki szyny i nachylenia szyny dla prostej linii dobiera się tak, aby zagwarantować, że ekwiwalentna stożkowatość określona w tabeli nie zostanie przekroczona podczas modelowania przejazdu poniższych zestawów kołowych w projektowanych warunkach torowych (symulowanych na drodze obliczeń zgodnych z normą EN 15302:2008 + A1:2010):

- S 1002 zgodnie z definicją w EN 13715:2006 + A1:2010 przy SR = 1 420 mm
- S 1002 zgodnie z definicją w EN 13715:2006 + A1:2010 przy SR = 1 426 mm
- GV 1/40 zgodnie z definicją w EN 13715:2006 + A1:2010 przy SR = 1 420 mm
- GV 1/40 zgodnie z definicją w EN 13715:2006 + A1:2010 przy SR = 1 426 mm.”;

- b) tabela 1 otrzymuje brzmienie:

| „Zakres prędkości (km/h) | Wartości graniczne ekwiwalentnej stożkowatości |
|--------------------------|--|
| $v \leq 160$ | Ocena niewymagana |
| $160 < v \leq 280$ | 0,20 |
| $v > 280$ | 0,10” |

- 6) w pkt 4.2.9.3.1 „Minimalne wartości średniej szerokości toru” tabela otrzymuje brzmienie:

| „Zakres prędkości (km/h) | Minimalna wartość średniej szerokości toru (mm) na odcinku powyżej 100 m |
|--------------------------|--|
| $v \leq 200$ | 1 430 |
| $200 < v \leq 230$ | 1 432 |
| $230 < v \leq 250$ | 1 433 |
| $v > 250$ | 1 434” |

- 7) w pkt 4.2.11 „Pochylenie poprzeczne szyny” lit. a) „Tor szlakowy” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Pochylenie poprzeczne szyny dla danego odcinka linii wybiera się z zakresu od 1/20 do 1/40.”;

- 8) w pkt 4.2.13.1 „Linie kategorii I” ppkt „Obciążenia podłużne” skreśla się ostatni akapit;

9) pkt 4.2.14.1 otrzymuje brzmienie:

„4.2.14.1. Obciążenia pionowe

Budowle projektuje się w taki sposób, aby wytrzymały obciążenia pionowe zgodne z następującymi modelami obciążeń określonymi w normie EN 1991-2:2003:

- a) model obciążenia 71 określony w normie EN 1991-2:2003, ust. 6.3.2 (2)P;
- b) w przypadku mostów o belce ciągłej – model obciążenia SW/0 określony w normie EN 1991-2:2003, ust. 6.3.3 (3)P.

Wymienione modele obciążeń należy pomnożyć przez współczynnik alfa (α) określony w normie EN 1991-2:2003, ust. 6.3.2 (3)P i 6.3.3 (5)P. Wartość α jest równa lub większa niż 1.

Wpływ obciążeń w odniesieniu do modeli obciążenia należy powiększyć, stosując współczynnik dynamiczny ϕ (Φ) określony w normie EN 1991-2:2003, ust. 6.4.3 (1)P i 6.4.5.2 (2).

Maksymalne pionowe odkształcenie nawierzchni mostu nie może przekraczać wartości określonych w ust. A2.4.4.2.3 (1) załącznika A2 do normy EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005.”;

10) w pkt 4.2.14.2 „Analiza dynamiczna” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Maksymalne dozwolone wartości projektowe amplitudy przyspieszenia nawierzchni mostu obliczonej wzdłuż toru nie mogą przekraczać wartości określonych w ust. A2.4.4.2.1 (4)P załącznika A2 do normy EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005. W projektowaniu mostów uwzględnia się najbardziej niekorzystny wpływ obciążeń pionowych określonych w pkt 4.2.14.1 albo modelu obciążenia HSLM, zgodnie z normą EN 1991-2:2003, ust. 6.4.6.5 (3).”;

11) pkt 4.2.14.4 otrzymuje brzmienie:

„4.2.14.4. Siły od wężykowania

Siłę od wężykowania uwzględnia się przy projektowaniu budowli, jak to przedstawiono w normie EN 1991-2:2003, ust. 6.5.2 (2)P i (3). Stosuje się to zarówno do toru prostego, jak i toru w łuku.”;

12) w pkt 4.2.14.5 „Oddziaływanie na skutek przyspieszania i hamowania (obciążenia podłużne)” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Siły powstające na skutek przyspieszeń i opóźnień uwzględnia się przy projektowaniu budowli, jak to przedstawiono w normie EN 1991-2:2003, ust. 6.5.3 (2)P, (4), (5) i (6). Przy określaniu zwrotu sił powstających na skutek przyspieszeń i opóźnień uwzględnia się dozwolone kierunki ruchu na każdym torze.”;

13) w pkt 4.2.18 „Charakterystyki elektryczne” skreśla się akapit drugi;

14) w pkt 4.2.23.1 „Przestrzeń boczna wzdłuż torów” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na liniach kategorii II i III zapewnia się podobną przestrzeń boczną we wszystkich miejscach, w których jest to wykonalne. Tam, gdzie nie można zapewnić tej przestrzeni, przedsiębiorstwa kolejowe informuje się o tej wyjątkowej sytuacji.”;

15) w pkt 4.7 „Warunki BHP” akapit trzeci zachowuje w wersji polskiej dotychczasowe brzmienie:

„Personel zatrudniony przy utrzymaniu podsystemu »Infrastruktura« kolei dużych prędkości podczas pracy na torze lub w jego pobliżu nosi odzież odblaskową opatrzoną znakiem WE.”;

16) pkt 4.8 otrzymuje brzmienie:

„4.8. Rejestr infrastruktury i europejski rejestr typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji

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

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

(**) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.”;

17) w pkt 5.3.1.1 „Profil główki szyny” lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) Tor szlakowy

Profil główki szyny wybiera się z asortymentu określonego w EN 13674-1:2011 załącznik A.

b) Rozjazdy i skrzyżowania:

Profil główki szyny wybiera się z asortymentu określonego w załączniku A do normy EN 13674-1:2011 i w załączniku A do normy EN 13674-2:2006 + A1:2010.”;

18) pkt 5.3.1.3 otrzymuje brzmienie:

„5.3.1.3. Gatunek stali

a) Tor szlakowy

Gatunek stali, z której wykonana jest szyna, musi odpowiadać normie EN 13674-1:2011 rozdział 5.

b) Rozjazdy i skrzyżowania

Gatunek stali, z której wykonana jest szyna, musi odpowiadać normie EN 13674-2:2006 + A1:2010 rozdział 5.”;

19) w pkt 5.3.2 „Systemy przytwierdzeń” skreśla się lit. d);

20) w pkt 6.1.6.2 „Ocena systemu przytwierdzeń” skreśla się tiret drugie;

21) w pkt 7.3.5 „Cechy szczególne sieci fińskiej” tabela w ppkt „Ekwiwalentna stożkowatość” otrzymuje brzmienie:

| „Zakres prędkości (km/h) | Minimalna wartość średniej szerokości toru (mm) na odcinku powyżej 100 m |
|--------------------------|--|
| $v \leq 160$ | Ocena niewymagana |
| $160 < v \leq 200$ | 1 519 |
| $200 < v \leq 230$ | 1 521 |
| $230 < v \leq 250$ | 1 522 |
| $v > 250$ | 1 523” |

22) w pkt 7.3.6.2 sekcja „Perony (podpunkt 4.2.20)” ppkt „Minimalna długość peronu” skreśla się akapit drugi;

23) w załączniku A wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli A1 skreśla się wiersz „5.3.2.d Rezystancja elektryczna”;

b) w tabeli A2 skreśla się wiersz „4.2.18 Charakterystyki elektryczne”;

24) w załączniku B1 w tabeli B1 skreśla się wiersz „4.2.18 Charakterystyki elektryczne”;

25) w załączniku C tytuł rozdziału: „Moduł A1 Wewnętrzna kontrola projektu z weryfikacją produkcji” otrzymuje brzmienie: „Moduł A1: Wewnętrzna kontrola projektu z weryfikacją produkcji”;

26) skreśla się załącznik D;

27) skreśla się załącznik F;

28) w załączniku H skreśla się wiersz czwarty.

ZAŁĄCZNIK V

Załącznik A do decyzji 2008/231/WE (TSI OPE HS) otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK A

PRZEPISY RUCHOWE ERTMS

Przepisy ruchowe dla systemów ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R określono w dokumencie technicznym »Zasady i przepisy ruchowe dla systemów ERTMS – wersja 2« opublikowanym na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej <http://www.era.europa.eu>».

ZAŁĄCZNIK VI

W załączniku do decyzji 2008/232/WE (TSI RST HS) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 3.4.3 „Kompatybilność techniczna” ppkt „Wymaganie zasadnicze 2.4.3 sekcja 3” akapit drugi skreśla się tiret osiemnaste;
- 2) w pkt 3.7 „Elementy podsystemu »Tabor« związane z wymaganiami zasadniczymi” w tabeli skreśla się ostatni wiersz „Rejestr infrastruktury i taboru kolejowego”;
- 3) w pkt 4.1 „Wprowadzenie” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:
„Wspólne charakterystyki podsystemu »Tabor« podano w rozdziale 4 niniejszej TSI.”;
- 4) w pkt 4.2.2.5 skreśla się akapit drugi;
- 5) w pkt 4.2.3.1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:
„W świadectwie badania typu lub sprawdzenia projektu w ramach weryfikacji WE taboru podaje się, którą ze skrajni poddano ocenie.”;
- 6) w pkt 4.2.3.3.2.1 „Pociągi klasy 1” akapit siódmy otrzymuje brzmienie:
„Jeżeli w przypadku pojazdów z kołami obracającymi się niezależnie nie jest możliwa blokada fałszywych alarmów z wykorzystaniem numeru identyfikującego pociąg, pierwszeństwo musi mieć pokładowy system detekcji, pod warunkiem że monitorowane są wszystkie łożyska tych kół.”;
- 7) w pkt 4.2.3.3.2.2 „Wymagania funkcjonalne dotyczące pojazdu” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:
„Jako alternatywę dla takich wymagań w zakresie poziomów wyzwalania alarmu, dopuszcza się — na podstawie wzajemnego porozumienia między zarządcą infrastruktury i przedsiębiorstwem kolejowym — identyfikowanie pociągów przez systemy identyfikacji i wykorzystywanie uzgodnionych poziomów wyzwalania alarmu, które są różne od poziomów podanych wyżej.”;
- 8) w pkt 4.2.3.4.3 „Wartości graniczne obciążenia toru” lit. b) „Obciążenie wzdłużne” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:
„Przypadek 2: dla innych przypadków hamowania, takich jak normalne hamowanie zasadnicze w celu zmniejszenia prędkości lub hamowanie bez powtórzeń aż do zatrzymania pociągu, albo powtarzane hamowanie w celu zmniejszenia prędkości, użycie hamulca i maksymalna dozwolona siła hamowania muszą być określone przez zarządcę infrastruktury dla każdej rozpatrywanej linii. Wszelkie ograniczenia siły hamowania określone w pkt 4.2.4.5 muszą być uzasadnione oraz uwzględnione w przepisach ruchowych.”;
- 9) w pkt 4.2.3.4.5 „Konstrukcja zapewniająca stabilność pojazdu” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:
„Projektowany zakres wartości prędkości i zbieżności, w którym pojazd ma być stateczny, musi zostać dokładnie określony i zatwierdzony”;
- 10) w pkt 4.2.3.4.7 „Wartości projektowe dla profili kół” w tabeli 4 w kolumnie „Profil główki szyny” tekst w wierszach oznaczonych numerami 5 i 6 pod nagłówkiem „Warunki przeprowadzania prób numer” otrzymuje brzmienie:
„odcinek szyny 60E 2 określonej w EN 13674-1:2003/A1:2007”;
- 11) pkt 4.2.3.7 otrzymuje brzmienie:
„4.2.3.7. Najmniejszy promień łuku
Parametr ten jest w ten sposób powiązany z podsystemem »Infrastruktura« kolei dużych prędkości, że minimalne krzywizny, jakie należy uwzględnić, określa się — z jednej strony — dla torów kolei szybkich (na podstawie niedomiaru przechyłki) oraz — z drugiej strony — dla torów postojowych. Należy odnieść się do pkt 4.2.6 i 4.2.24.3 TSI »Infrastruktura« dla kolei dużych prędkości, wyd. 2006.”;
- 12) w pkt 4.2.4.5 „Hamulce wiroprądowe” akapit drugi tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:
„— Do hamowania awaryjnego na wszystkich liniach oprócz niektórych określonych linii łączących.”;
- 13) w pkt 4.2.4.5 „Hamulce wiroprądowe” akapit drugi tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— Do pełnego lub normalnego hamowania zasadniczego na odcinkach linii, gdzie zezwala na to zarządca infrastruktury.”;

- 14) pkt 4.2.6.1 otrzymuje brzmienie:
- „4.2.6.1. Warunki środowiskowe
- Tabor i jego wszystkie składniki muszą spełniać wymagania niniejszej TSI w strefach klimatycznych T1 lub T2, lub T3, określonych normą EN50125-1:1999, w których ma być planowo eksploatowany.”;
- 15) w pkt 4.2.6.2.2 „Siły aerodynamiczne działające na pasażerów na peronie” ppkt „Warunki badania” akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „Jeżeli ocena jest pomyślna dla wysokości peronu 240 mm lub mniejszej, pociąg uważa się za dopuszczony dla wszystkich linii.”;
- 16) w pkt 4.2.7.2.2 „Środki zapobiegania pożarom” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:
- „Wymagania w zakresie zgodności określono w punkcie 7.1.7.”;
- 17) w pkt 4.2.7.4.2.1 „Sygnały dźwiękowe – Wymagania ogólne” po lit. d) dodaje się tekst w brzmieniu:
- „lub
- e) Dwa sygnały dźwiękowe emitowane z oddzielnych źródeł. Podstawowe częstotliwości sygnałów dźwiękowych są następujące:
- ton wysoki: 660 Hz ± 30 Hz
- ton niski: 370 Hz ± 20 Hz”;
- 18) w pkt 4.2.7.4.2.5 „Sygnały dźwiękowe – Wymagania dla składników interoperacyjności” dodaje się tekst w brzmieniu:
- „lub
- 660 Hz ± 30 Hz”;
- 19) w pkt 4.2.8.3.6.1 „Siła nacisku pantografu” lit. b) „Regulacja średniej siły nacisku pantografu oraz integracja z podsystemem „Tabor”” skreśla się akapit piąty;
- 20) w pkt 4.2.10.1 „Odpowiedzialność” skreśla się akapit piąty;
- 21) w pkt 4.2.10.2.2 „Instrukcja utrzymania” akapit pierwszy tiret czwarte otrzymuje brzmienie:
- „Ograniczenia dotyczące bezpieczeństwa/interoperacyjności: w odniesieniu do składników bezpieczeństwa/interoperacyjności lub części wymienionych w niniejszej TSI, dokument ten podaje mierzalne granice, których nie należy przekraczać w trakcie eksploatacji (w tym eksploatacji w trybie niepełnej funkcjonalności).”;
- 22) w pkt 4.2.10.3 „Zarządzanie dokumentacją utrzymania” akapit czwarty skreśla się tiret pierwsze;
- 23) w pkt 4.2.10.4 „Zarządzanie informacjami dotyczącymi utrzymania” skreśla się tiret pierwsze;
- 24) pkt 4.8 otrzymuje brzmienie:
- „4.8. Rejestr infrastruktury i europejski rejestr typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji
- Dane, które należy dostarczyć do rejestru, o którym mowa w art. 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (*), określono w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (**).

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

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

- 25) pkt 7.1.3 otrzymuje brzmienie:
- „7.1.3. Tabor nowy produkowany wg istniejącego projektu niezatwierdzonego wg poprzedniej wersji (2002) TSI »Tabor« dla kolei dużych prędkości
- W przypadku taboru klasy 2, który nie był objęty zakresem poprzedniej wersji TSI »Tabor« dla kolei dużych prędkości (wyd. 2002), tabor nowy produkowany wg istniejącego projektu może w okresie przejściowym wynoszącym cztery lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszej TSI (tj. od dnia 1 września 2008 r.) uzyskać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji bez stosowania aktualnie obowiązującej TSI »Tabor« dla kolei dużych prędkości. W takim przypadku stosuje się zgłoszone przepisy krajowe. Po upływie czteroletniego okresu przejściowego dokonuje się oceny zgodności z aktualnie obowiązującą TSI »Tabor« dla kolei dużych prędkości, aby umożliwić wprowadzenie do eksploatacji danego nowo produkowanego taboru.

Za istniejący projekt, o którym mowa w pkt 7.1.2 i 7.1.3, uważa się określony projekt, który został już wykorzystany do produkcji typu taboru kolejowego, który uzyskał już zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w państwie członkowskim przed datą wejścia w życie niniejszej TSI.”;

- 26) pkt 7.1.8.2 otrzymuje brzmienie:

„7.1.8.2. Przyszłe umowy

Wszelkie przyszłe umowy lub zmiany umów istniejących, a w szczególności tych, które obejmują dostawę taboru kolejowego, którego konstrukcja nie posiada świadectwa zgodności z TSI, będą uwzględniały prawo UE i niniejszą TSI. Państwa członkowskie będą zawiadamiać Komisję o takich porozumieniach i modyfikacjach. W takim przypadku stosuje się taką samą procedurę, jak w podana w pkt 7.1.8.1.”;

- 27) w pkt 7.3.2.7 „Wykrywanie gorących maźnic (HABD) w pociągach klasy 2 [punkt 4.2.3.3.2.3]” ppkt „Wymagania funkcjonalne odnośnie do pojazdów szynowych” otrzymuje brzmienie:

„Wymagania funkcjonalne odnośnie do pojazdów szynowych

Wymagane jest zawarcie wzajemnego porozumienia między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwem kolejowym w celu wypracowania metod identyfikacji pociągów przez systemy identyfikacji pociągów i stosowania specyficznych poziomów wyzwalania alarmów.”;

- 28) w pkt 7.3.2.10 „Maksymalna długość pociągu [4.2.3.5]” ppkt „Przypadek szczególny: Wielka Brytania” otrzymuje brzmienie:

„Przypadek szczególny: Wielka Brytania

Kategoria »P« – stałe

TSI »Infrastruktura« kolei dużych prędkości (wyd. 2006) zawiera przypadek szczególny dla brytyjskiej sieci kolejowej, zgodnie z którym użytkowa długość peronu na liniach modernizowanych musi wynosić co najmniej 300 m. Długość pociągów dużych prędkości przeznaczonych do eksploatacji w sieci brytyjskiej musi być zgodna z długością peronów, na których mają się zatrzymywać.”;

- 29) w pkt 7.3.2.19 „Pantograf [pkt 4.2.8.3.6]” ppkt „Przypadek szczególny dla pociągów jeżdżących w sieci Wielkiej Brytanii” otrzymuje brzmienie:

„Przypadek szczególny dla pociągów jeżdżących w sieci Wielkiej Brytanii

Kategoria »P« – stałe

Dla linii kategorii II i III ślizgacze pantografów nie mogą mieć izolowanych nabieżników, chyba że jest to dozwolone dla wybranych tras.

Na liniach kategorii II i III zasięg materiału przewodzącego ślizgacza pantografu musi wynosić 1 300 mm.

Zasięg roboczy pantografu musi wynosić 2,1 m.

Ślizgacze pantografu muszą mieć maksymalną szerokość wzdłuż toru równą 400 mm.”;

- 30) w pkt 7.3.2.19 „Pantograf [pkt 4.2.8.3.6]” pppkt „Obwiednia skrajni pantografu” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Przy wszystkich prędkościach do prędkości na linii; przechyleniu maksymalnym, maksymalnej prędkości wiatru, przy której możliwa jest jazda bez ograniczeń i przy skrajnej prędkości wiatru.”;

- 31) w załączniku F wprowadza się następujące zmiany:

- a) w sekcji F.3.1 „Moduł SB: Badanie typu” pkt 3 akapit szósty tiret drugie otrzymuje brzmienie:

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

- b) w sekcji F.3.2 „Zapewnienie jakości produkcji” wprowadza się następujące zmiany:

- (i) w pkt 4.2 akapit drugi skreśla się tiret szóste;
- (ii) w pkt 10 skreśla się tekst „a w szczególności:” oraz tiret dziewiąte;

- c) w sekcji F.3.3 „Moduł SF: Weryfikacja wyrobu” wprowadza się następujące zmiany:

- (i) w pkt 5 akapit drugi skreśla się tiret trzecie;
- (ii) w pkt 10 skreśla się tiret drugie;

d) w sekcji F.3.4 „Moduł SH2: Pełne zapewnienie jakości ze sprawdzeniem projektu” wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt 4.2 akapit drugi tiret siódme otrzymuje brzmienie:

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

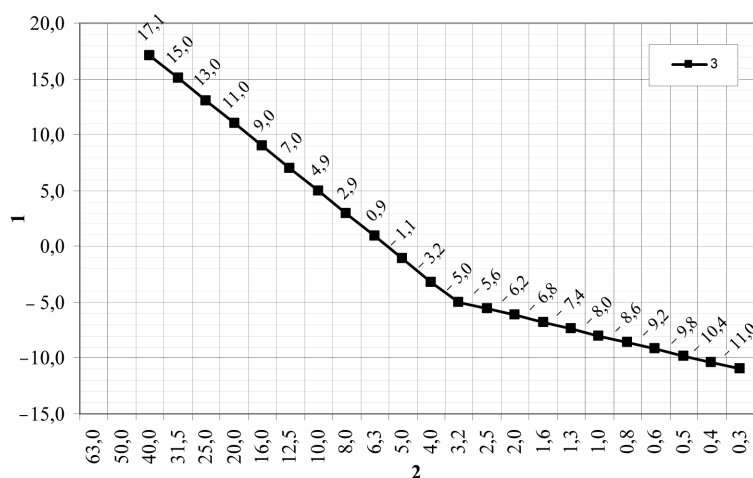
(ii) w pkt 10 skreśla się tiret ósme;

32) skreśla się załącznik I;

33) w załączniku N rysunek N1 zastępuje się następującym rysunkiem:

„Rysunek N1

Wykres granicznych wartości chropowatości akustycznej szyn dla toru odniesienia



Legenda

- | | |
|--|--|
| 1. Poziom chropowatości dla pasma o wartości 1/3 oktawy (dB) | 3. Poziom chropowatości dla pasma o wartości 1/3 oktawy (dB) |
| 2. Długość fali (cm) | |

34) w załączniku P sekcja P.1 „Wprowadzenie” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Załącznik ten zawiera opis procedury, którą należy wykonać w celu ustalenia opóźnienia (przyspieszenia ujemnego) a_i (m/s^2) dla zakresu prędkości $[v_{i-1}, v_i]$ w pogorszonych warunkach pracy określonych jako przypadek B w tabeli 6 w punkcie 4.2.4.1 niniejszej TSI oraz dla odnośnych maksymalnych dróg do zatrzymania podanych w tabeli 7 w pkt 4.2.4.1 niniejszej TSI.”.

ZAŁĄCZNIK VII

W załączniku do decyzji 2008/284/WE (TSI ENE HS) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 4.2.2 „Napięcie i częstotliwość” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Napięcie i częstotliwość na zaciskach podstacji i na pantografie muszą być zgodne z normą EN 50163:2004, pkt 4. Spełnienie warunków zgodności wykazuje się poprzez dokonanie przeglądu projektu.”;
- 2) w pkt 4.2.3 „Parametry systemu i moc zainstalowana” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Budowa podsystemu »Energia« musi gwarantować możliwość uzyskania określonych parametrów pracy systemu zasilania.”;
- 3) w pkt 4.2.4 „Hamowanie odzyskowe” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Systemy zasilania prądem stałym (DC) nie muszą być projektowane pod kątem umożliwienia wykorzystania hamowania odzyskowego jako hamulca zasadniczego.”;
- 4) w pkt 4.2.6 „Zewnętrzna kompatybilność elektromagnetyczna” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Zewnętrzna kompatybilność elektromagnetyczna nie jest w sposób szczególny określona dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. W celu spełnienia wszystkich wymagań dotyczących kompatybilności elektromagnetycznej instalacje zasilania energią elektryczną muszą być zgodne z normą EN 50121-2:2006.”;
- 5) w pkt 4.2.9.2 „Geometria sieci trakcyjnej” skreśla się akapit czwarty;
- 6) w pkt 4.2.10 „Zgodność systemu sieci trakcyjnej ze skrajnią infrastruktury” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Konstrukcja sieci trakcyjnej musi być zgodna ze skrajnią infrastruktury określoną w pkt 4.2.3 TSI »Infrastruktura« dla kolei dużych prędkości. Konstrukcja sieci trakcyjnej musi być odpowiednia do skrajni dynamicznej pojazdów.”;
- 7) w pkt 4.2.15 „Średnia siła nacisku” akapit siódmy otrzymuje brzmienie:

„Nowe linie mogą dodatkowo pozwalać na zastosowanie pantografów zgodnych z krzywymi C1 lub C2. Linie istniejące mogą wymagać zastosowania pantografów zgodnych z krzywymi C1 lub C2.”;
- 8) w pkt 4.2.20 „Obciążalność prądowa systemu DC dla pociągu na postoju” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Ocenę zgodności należy przeprowadzić według 50367:2006 załącznik A.4.1.”;
- 9) w pkt 4.2.21 „Sekcje separacji faz” wprowadza się następujące zmiany:
 - a) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Należy zapewnić odpowiednie środki umożliwiające ponowne uruchomienie pociągu, który został zatrzymany w sekcji separacji faz. Wstawka neutralna powinna umożliwiać podłączenie jej do jednej z sekcji przyległych za pomocą zdalnie sterowanych rozłączników.”;
 - b) w ppkt „Linie kategorii II i III”:
 - (i) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W liniach kategorii II i III można stosować sekcje separacji faz takie, jak dla linii kategorii I, lub o konstrukcji przedstawionej na rysunku 4.2.21. W przypadku konstrukcji pokazanej na rysunku 4.2.21 odcinek środkowy należy podłączyć do drogi powrotnej prądu, a wstawki neutralne (*d*) można utworzyć z izolatorów sekcyjnych, przy zachowaniu warunku.”;
 - (ii) skreśla się akapit piąty;
- 10) w pkt 4.2.22.1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Zarządcy infrastruktury sąsiadujących systemów uzgodnią metodę a) lub b), odpowiednio do preferowanych warunków.”;
- 11) w pkt 4.2.23 „Organizacja koordynacji zabezpieczeń elektrycznych” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Projekt koordynacji zabezpieczeń elektrycznych podsystemu »Energia« musi być zgodny z wymaganiami określonymi w EN 50388:2005 pkt 11.”;

12) pkt 4.2.25 otrzymuje brzmienie:

„4.2.25. Wpływ zakłóceń harmonicznych i dynamicznych

Podsystem »Energia« kolei dużych prędkości musi być odporny na przepięcia generowane przez harmoniczne wytwarzane przez tabor, do wartości granicznych określonych w EN 50388:2005 pkt 10.4 w odniesieniu do zasilania prądem przemiennym. Ocena zgodności musi obejmować studium kompatybilności, w którym należy wykazać, że elementy podsystemu wytrzymują zakłócenia harmoniczne do określonych wartości granicznych, zgodnie z EN 50388:2005 pkt 10. Ocenę zgodności należy przeprowadzić według EN 50388:2005 pkt 10.”;

13) pkt 4.8 otrzymuje brzmienie:

„4.8. **Rejestr infrastruktury i europejski rejestr typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji**

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

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

(**) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.”;

14) w pkt 6.2.2.1 „Ogólne” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Do celów procedury weryfikacji podsystemu »Energia« odbiorca lub jego upoważniony przedstawiciel mający swą siedzibę na terytorium Unii może wybrać:

- procedurę weryfikacji produkcji jednostkowej (moduł SG) wskazaną w załączniku A.3 do niniejszej TSI, lub
- procedurę pełnego zapewnienia jakości ze sprawdzeniem projektu (moduł SH2) wskazaną w załączniku A.3 do niniejszej TSI.”;

15) skreśla się załącznik D;

16) skreśla się załącznik E.

ZAŁĄCZNIK VIII

W załączniku do decyzji 2011/229/UE (TSI „Hałas” CR) pkt 4.8.2 otrzymuje brzmienie:

„4.8.2. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji

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

(*) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”.

ZAŁĄCZNIK IX

W załączniku do decyzji 2011/274/UE (TSI ENE CR) wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 4.1 „Wprowadzenie” ustęp trzeci otrzymuje brzmienie:

„Przy uwzględnieniu wszystkich mających zastosowanie wymagań zasadniczych charakterystyka podsystemu »Energia« zawarta jest w specyfikacjach podanych w pkt 4.2–4.7.”;

2) w pkt 4.2.3 „Napięcie i częstotliwość” skreśla się akapit czwarty;

3) w pkt 4.2.4.1 „Maksymalny prąd pobierany przez pociąg” skreśla się akapit pierwszy;

4) w pkt 4.2.6 „Obciążalność prądowa systemów DC dla pociągów na postoju” skreśla się akapit trzeci;

5) w pkt 4.2.7 „Hamowanie odzyskowe” skreśla się akapit trzeci;

6) w pkt 4.2.13.1 „Wysokość przewodu jezdnego” skreśla się akapit piąty;

7) w pkt 4.2.13.3 „Odchylenie poprzeczne” skreśla się akapit czwarty;

8) w pkt 4.2.17 „Rozstaw pantografów” skreśla się ostatni akapit (tekst po tabeli 4.2.17);

9) w pkt 4.2.18 „Materiał przewodu jezdnego” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„W przypadku linii zasilanych prądem przemiennym (AC) przewód jezdny należy projektować pod kątem umożliwienia zastosowania nakładek stykowych ze stali węglowej (TSI »Lokomotywy i tabor pasażerski« dla kolei konwencjonalnych, pkt 4.2.8.2.9.4.2).”;

10) w pkt 4.2.19 „Sekcje separacji faz” skreśla się akapit czwarty;

11) w pkt 4.2.20.1 „Uwagi ogólne” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Zarządcy infrastruktury sąsiadujących systemów uzgodnią metodę a) lub b), stosownie do powszechnie panujących warunków.”;

12) w pkt 4.2.20.2 „Pantografy uniesione” skreśla się akapit drugi;

13) pkt 4.4.2.1 i 4.4.2.2 otrzymują brzmienie:

4.4.2.1. Sterowanie źródłem zasilania w normalnych warunkach

W normalnych warunkach, aby zachować zgodność z przepisami punktu 4.2.4.1, maksymalny dopuszczalny prąd pobierany przez pociąg nie może przekroczyć wartości uwzględnionej w rejestrze infrastruktury.

4.4.2.2. Sterowanie źródłem zasilania w warunkach odbiegających od normy

W warunkach odbiegających od normy wartość maksymalnego dopuszczalnego prądu pobieranego przez pociąg może być mniejsza. Zarządca infrastruktury powiadamia o tej różnicy przedsiębiorstwa kolejowe.”;

14) pkt 4.8 otrzymuje brzmienie:

4.8. Rejestr infrastruktury i europejski rejestr typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji

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

(*) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.”;

15) w pkt 7.4.1 „Wprowadzenie” akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Istniejący podsystem może umożliwiać ruch pojazdów zgodnych z TSI, o ile spełnione są jednocześnie wymagania zasadnicze dyrektywy 2008/57/WE. Zarządca infrastruktury powinien w takim wypadku mieć możliwość, na zasadzie dobrowolności, wykazania zgodności istniejącego podsystemu z podstawowymi parametrami niniejszej TSI.”;

16) pkt 7.4.4 otrzymuje brzmienie:

„7.4.4. Istniejące podsystemy, których nie dotyczy przedsięwzięcie odnawiania lub modernizacji

Podsystem będący obecnie w eksploatacji może umożliwić pociągom zgodnym z wymaganiami TSI »Tabor« dla kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych działanie przy jednoczesnym spełnianiu wymagań zasadniczych.”;

17) skreśla się załącznik C;

18) skreśla się załącznik D.

ZAŁĄCZNIK X

W załączniku do decyzji 2011/275/UE (TSI INF CR) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 4.2.1 „Kategorie linii według TSI” skreśla się ppkt (4);
- 2) w pkt 4.2.2 „Parametry użytkowe” skreśla się ppkt (6), (7) i (8);
- 3) w pkt 4.2.3.2 „Wymagania w zakresie podstawowych parametrów” wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ppkt (6) otrzymuje brzmienie:

„(6) Dozwolony jest krótki odcinek toru wyposażony w urządzenia umożliwiające przejście pomiędzy torami o różnych szerokościach nominalnych.”;
 - b) ppkt (8) otrzymuje brzmienie:

„(8) Poziomy użytkowe w przypadku pociągów konwencjonalnych można podnieść za pomocą szczególnych systemów, takich jak wychylne nadwozia pojazdów. Zezwala się na specjalne warunki kursowania takich pociągów, jeśli nie pociąga to za sobą ograniczeń dla pozostałych pociągów, które nie są wyposażone w systemy tego rodzaju.”;
- 4) w pkt 4.2.4.2 „Odległość między osiami torów” skreśla się ppkt (3);
- 5) w pkt 4.2.4.3 skreśla się ppkt (9) i (10);
- 6) w pkt 4.2.4.4 „Minimalny promień łuku poziomego” skreśla się ppkt (5);
- 7) w pkt 4.2.5.1 „Nominalna szerokość toru” skreśla się ppkt (2);
- 8) w pkt 4.2.5.2 „Przechyłka” skreśla się ppkt (2);
- 9) w pkt 4.2.5.7.1 „Tor szlakowy” skreśla się ppkt (3);
- 10) w pkt 4.2.7.2.2 „Zgodność z układami hamulcowymi” wprowadza się następujące zmiany:
 - a) skreśla się ppkt (2);
 - b) ppkt (3) otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy tor umożliwia wykorzystanie układów hamulcowych niezależnych od warunków przyczepności, należy uwzględnić lokalne warunki klimatyczne oraz spodziewaną liczbę powtarzających się przypadków użycia hamulca w danym miejscu. Do układów hamulcowych niezależnych od warunków przyczepności koła do szyny należą magnetyczne hamulce szynowe oraz hamulce wiroprowadowe.”;
- 11) w pkt 4.2.10.1 „Długość użytkowa peronu” skreśla się ppkt (3);
- 12) w pkt 4.2.12.1 „Znaki kilometrażowe” skreśla się ppkt (2);
- 13) w pkt 4.2.13.1 „Uwagi ogólne” skreśla się ppkt (2);
- 14) pkt 4.8 otrzymuje brzmienie:

„4.8. Rejestr infrastruktury i europejski rejestr typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji

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

(*) Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1.”;

- 15) w pkt 5.3.1.1 „Profil główki szyny” skreśla się ppkt (2);
 - 16) skreśla się pkt 6.1.4.2 „Deklaracja zgodności WE w odniesieniu do szyny”;
 - 17) skreśla się pkt 6.5 „Ocena rejestru infrastruktury”;
 - 18) w pkt 7.3.4 „Istniejące linie, które nie są przedmiotem projektu odnowienia lub modernizacji” wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ppkt (1) otrzymuje brzmienie:

„Istniejący podsystem może umożliwiać ruch pojazdów zgodnych z TSI, o ile spełnione są jednocześnie wymagania zasadnicze dyrektywy 2008/57/WE. Zarządca infrastruktury powinien w takim wypadku mieć możliwość, na zasadzie dobrowolności, wykazania zgodności istniejącego podsystemu z podstawowymi parametrami niniejszej TSI.”;
 - b) skreśla się ppkt (2);
 - 19) w pkt 7.6.3.1 „Parametry użytkowe (4.2.2)” skreśla się ppkt (6);
 - 20) w pkt 7.6.10.1 „Skrajnia budowli (4.2.4.1)” skreśla się ppkt (4);
 - 21) skreśla się załącznik D.
-

ZAŁĄCZNIK XI

W załączniku do decyzji 2011/291/UE (TSI LOC&PAS CR) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 4.1.1 „Część ogólna” skreśla się akapit piąty;
- 2) w pkt 4.2.2.2.3 „Sprzęg końcowy” lit. a) „Sprzęg końcowy – wymagania ogólne” akapit pierwszy skreśla się tiret drugie;
- 3) w pkt 4.2.2.10 „Stany obciążenia i rozkład mas” skreśla się akapit siódmy;
- 4) w pkt 4.2.3.1 „Skrajnia” skreśla się akapity szósty i siódmy;
- 5) w pkt 4.2.3.3.1 „Charakterystyki taboru dotyczące kompatybilności z systemami wykrywania pociągów” skreśla się akapit drugi;
- 6) w pkt 4.2.4.5.2 „Hamowanie nagłe” ppkt „Obliczanie opóźnienia” skreśla się akapit szósty (tj. „Dla każdego stanu obciążenia ... niniejszej TSI.”);
- 7) w pkt 4.2.4.5.4 „Obliczenia dotyczące pojemności cieplnej” wprowadza się następujące zmiany:
 - a) skreśla się akapit siódmy;
 - b) akapit ósmy otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli chodzi o profil, jaki ma zostać uwzględniony, proponowany jest następujący »przypadek referencyjny«: utrzymanie prędkości 80 km/h na zjeździe o stałym nachyleniu 21 ‰ i długości 46 km.”;
- 8) w pkt 4.2.4.5.5 „Hamulec postojowy” akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„W przypadku jednostki (pociągu lub pojazdu) skuteczność hamowania postojowego oblicza się w sposób określony normą EN14531-6:2009.”;
- 9) w pkt 4.2.5.9 „Jakość powietrza wewnętrznego” akapit drugi tiret drugie akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli te środki awaryjne są zagwarantowane za pomocą wentylacji wymuszonej zasilanej z akumulatorów, należy wykonać pomiary w celu ustalenia okresu, w którym poziom CO₂ będzie się utrzymywał poniżej 10 000 ppm, przyjmując liczbę pasażerów wyprowadzoną ze stanu obciążenia »masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowemu«. Okres ten nie może być krótszy niż 30 minut.”;
- 10) w pkt 4.2.6.1 „warunki środowiskowe” skreśla się akapit szósty;
- 11) w pkt 4.2.6.1.1 „Wysokość nad poziomem morza” skreśla się akapit drugi;
- 12) w pkt 4.2.6.1.2 „Temperatura” skreśla się akapit drugi;
- 13) w pkt 4.2.6.1.5 „Śnieg, lód i grad” skreśla się akapit szósty;
- 14) w pkt 4.2.8.1.2 „Wymagania dotyczące osiągnięć trakcyjnych” skreśla się akapit piąty;
- 15) w pkt 4.2.8.2.2 „Eksploatacja w zakresie napięć i częstotliwości” skreśla się akapit trzeci;
- 16) w pkt 4.2.8.2.4 „Moc maksymalna i prąd maksymalny z sieci trakcyjnej” skreśla się akapit trzeci;
- 17) w pkt 4.2.8.2.5 „Prąd maksymalny podczas postoju dla systemów zasilania prądem stałym (DC)” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Wartości graniczne wyszczególniono w TSI „Energia” systemu kolei konwencjonalnych, pkt 4.2.6.”;
- 18) w pkt 4.2.8.2.8 „Funkcja pomiaru zużycia energii elektrycznej” skreśla się akapit trzeci;
- 19) w pkt 4.2.8.2.9.2 „GEOMETRIA ŚLIZGACZA PANTOGRAFU (POZIOM SKŁADNIKA INTEROPERACYJNOŚCI)” skreśla się akapit drugi;
- 20) w pkt 4.2.10.1 „Wymagania ogólne i klasyfikacja” skreśla się akapit czwarty;

21) pkt 4.8 otrzymuje brzmienie:

„4.8. Rejestr infrastruktury i europejski rejestr typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji

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

(*) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”.

ZAŁĄCZNIK XII

W załączniku do decyzji 2011/314/UE (TSI OPE CR) dodatek A otrzymuje brzmienie:

„Dodatek A

Przepisy ruchowe ERTMS

Przepisy ruchowe dla systemów ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R określono w dokumencie technicznym »Zasady i przepisy ruchowe dla systemów ERTMS – wersja 2« opublikowanym na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej <http://www.era.europa.eu>.”.

CENY PRENUMERATY w 2012 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

| | | |
|--|--|---------------|
| Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa | w 22 językach urzędowych UE | 1 200 EUR/rok |
| Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD | w 22 językach urzędowych UE | 1 310 EUR/rok |
| Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa | w 22 językach urzędowych UE | 840 EUR/rok |
| Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet) | w 22 językach urzędowych UE | 100 EUR/rok |
| Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu | wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE | 200 EUR/rok |
| Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy | w językach, których dotyczy konkurs | 50 EUR/rok |

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

