

Prawne regulacje w zakresie systemu kolei Unijne i krajowe przepisy dotyczące taboru kolejowego

Poniższy artykuł jest pierwszym z cyklu pod wspólnym tytułem „Prawne regulacje w zakresie systemu kolei”. Zawiera podstawowe informacje opracowane na podstawie różnego rodzaju dokumentów obowiązujących dla taboru kolejowego. Mogą być one pomocne w pracy specjalistów zajmujących się konstrukcją, badaniami oraz certyfikacją taboru kolejowego i jego głównych składników oraz w pracy inżynierów w zakładach produkujących tabor. Na końcu artykułu umieszczone zostało obszerne zestawienie dokumentów związanych z tematem artykułu. Artykuł zawiera także tzw. linki do stron internetowych, dzięki którym czytelnik może uzyskać dostęp do całych tekstów przytoczonych i omawianych dokumentów. W kolejnych numerach kwartalnika ukazywać się będą kolejne artykuły dotyczące praktycznego stosowania przepisów dotyczących taboru kolejowego.

1 Dyrektywy w zakresie kolejnictwa [1÷4] i dokumenty związane

Dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie [1] zaczyna się preambułą (56 punktów) i składa się z następujących artykułów (wytluszczoną kursywą wyróżniono te, które dotyczą lub które wymieniają jednostki notyfikowane (NoBo - *Notified Body* *):

- 1) Przepisy ogólne, które zawierają następujące części:
 - cel i zakres stosowania
 - **definicje**
 - ogólna zgodność
 - zasadnicze wymagania
- 2) Techniczne specyfikacje interoperacyjności, na które składają się:
 - zawartość TSI
 - przyjęcie, przegląd i publikacja TSI
 - braki w TSI
 - rozszerzenie zakresu stosowania TSI
 - odstępstwa
- 3) Składniki interoperacyjności, z następującymi rozdziałami:
 - wprowadzenie do obrotu składników interoperacyjności
 - zgodność lub przydatność do stosowania
 - niezgodność specyfikacji europejskich z zasadniczymi wymaganiami
 - **procedura dotycząca deklaracji WE o zgodności lub przydatności do stosowania**
 - niezgodność składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami
- 4) Podsystemy, opisane w poniższych rozdziałach:
 - procedura dopuszczenia do eksploatacji
 - swobodny przepływ podsystemów
 - **zgodność z TSI i przepisami krajowymi**
 - **procedura sporządzania deklaracji weryfikacji WE**
 - niezgodność podsystemów z zasadniczymi wymaganiami
 - dopuszczenie istniejących podsystemów do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji
- 5) Pojazdy, które zawierają następujące części:
 - zezwolenie na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji
 - **pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów zgodnych z TSI**
 - **dodatkowe zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów zgodnych z TSI**
 - **pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI**
 - **dodatkowe zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI**
 - zezwolenie na dopuszczenie typów pojazdów do eksploatacji
 - klasyfikacja przepisów krajowych

- 6) Jednostki notyfikowane
- 7) Komitet i program pracy z następującym rozdziałami:
 - procedura komitetu
 - zadania uzupełniające
 - program prac
- 8) Rejestry sieci i pojazdów, opisane w rozdziałach:
 - system numerowania pojazdów
 - krajowe rejestry pojazdów
 - europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji
 - rejestr infrastruktury
- 9) Przepisy przejściowe; opisują projekt systemów odniesienia
- 10) Przepisy końcowe, które zawierają następujące części:
 - uzasadnienie
 - transpozycja
 - sprawozdania i informacje
 - uchylene
 - wejście w życie
 - adresaci.

W latach 2009 – 2013 wprowadzono istotne zmiany dotyczące załączników do dyrektywy [2], [3] i [4].

Opisana dyrektywa była podstawą do opracowania i publikacji szeregu technicznych specyfikacji interoperacyjności, które zawierają wymagania dla odpowiednich podsystemów, wprost lub przez odniesienie do norm europejskich i sporadycznie do kart UIC.

Zgodnie z [3] system kolei podzielony został na podsystemy:

- a) strukturalne:
 - infrastruktura
 - energia
 - sterowanie – urządzenia przytorowe
 - sterowanie – urządzenia pokładowe
 - tabor;
- b) eksploatacyjne:
 - ruch kolejowy
 - utrzymanie
 - aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

W dalszej części niniejszego artykułu tekst będzie koncentrował się na dwóch podsystemach:

- tabor
- sterowanie – część pokładowa.

Zmienione załączniki to:

Załącznik II: Zakres stosowania

Załącznik III: Podsystemy

Załącznik V: Deklaracja weryfikacji WE podsystemów

Załącznik VI: Procedura weryfikacyjna WE dla podsystemów

Załącznik VII: Parametry do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI oraz klasyfikacja przepisów krajowych

Link do tekstów ww. dyrektyw (po otwarciu pliku kliknięcie na np. PL otwiera wybrany dokument):

<http://www.utk.gov.pl/pl/wymagania-wspolnotowe/prawo-wspolnotowe/128,Dyrektywy-Rozporzadzenia-i-Decyzje.html>.

2 Pakiet Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności

Podstawowymi dokumentami zawierającymi wymagania i opisującymi procedury związane z badaniami i weryfikacją podsystemów i składników interoperacyjności są techniczne specyfikacje interoperacyjności wprowadzane w życie decyzjami lub rozporządzeniami Komisji Europejskiej.

Układ tych wszystkich tych dokumentów jest podobny, ich tekst zamieszczony jest w załączniku do wymienionych w pkt. 7 niniejszego artykułu decyzji/rozporządzeń. Wszystkie TSI składają się z następujących głównych punktów:

- wstęp/wprowadzenie
- definicja podsystemu (i jego funkcje)
- wymagania podstawowe/zasadnicze
- **charakterystyka podsystemu (punkt 4: główny)**
- składniki interoperacyjności
- ocena zgodności lub przydatności do stosowania oraz weryfikacja podsystemu
- wdrożenie/wprowadzenie w życie
- załączniki (A÷...) – różna liczba załączników w odpowiednich TSI.

Przykładowo charakterystyka podsystemu Tabor (wytłuszczona powyżej) została zredagowana w następującym układzie:

4.1. Wstęp	26
4.2. Specyfikacja funkcjonalna i techniczna podsystemu „TABOR”	27
4.3. Specyfikacja funkcjonalna i techniczna interfejsów	83
4.4. Zasady eksploatacji	86
4.5. Zasady utrzymania	87
4.6. Kompetencje zawodowe	87
4.7. Warunki bezpieczeństwa i higieny pracy	87
4.8. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji	88
Spis treści pkt. 4.2 przedstawia się następująco:	
4.2.1. Część ogólna	27
4.2.2. Konstrukcja oraz części mechaniczne	29
4.2.3. Oddziaływanie między pojazdem szynowym a torem i skrajnią	34
4.2.4. Hamowanie	45
4.2.5. Kwestie dotyczące pasażerów	54
4.2.6. Warunki środowiskowe i skutki działania sił aerodynamicznych	61
4.2.7. Światła zewnętrzne oraz dźwiękowe i wizualne urządzenia ostrzegawcze	65
4.2.8. Urządzenia trakcyjne i elektryczne	66
4.2.9. Kabina maszynisty i interfejs maszynista/pojazd	71
4.2.10. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i ewakuacja	76
4.2.11. Obsługa	79
4.2.12. Dokumentacja wymagana do celów eksploatacji i utrzymania	80
Dla przykładu, poniżej przedstawiono zawartość podrozdziału 4.2.8.	
4.2.8.1. Osiągi trakcyjne	66
4.2.8.2. Zasilanie	67
4.2.8.2.1. Część ogólna	67
4.2.8.2.2. Eksploatacja w zakresie napięć i częstotliwości	67
4.2.8.2.3. Hamulec odzyskowy oddający energię do sieci trakcyjnej	67
4.2.8.2.4. Moc maksymalna i prąd maksymalny z sieci trakcyjnej	67
4.2.8.2.5. Prąd maksymalny podczas postoju dla systemów zasilania prądem stałym (DC)	68
4.2.8.2.6. Współczynnik mocy	68
4.2.8.2.7. Zakłócenia w przypadku systemów zasilania prądem przemiennym (AC)	68
4.2.8.2.8. Funkcja pomiaru zużycia energii elektrycznej	68
4.2.8.2.9. Wymagania dotyczące pantografu	68
4.2.8.3. Napęd wysokoprężny i inne systemy napędu z silnikami cieplnymi	71
4.2.8.4. Ochrona przed zagrożeniami elektrycznymi	71

Do TSI – Lok & pas [5] włączono następujące załączniki:

- A. Zderzaki i układ cięglowy
- B. Punkty podnoszenia na linach i podnoszenia podnośnikiem
- C. Przepisy specjalne dotyczące taboru kolejowego specjalnego przeznaczonego do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej (OTM – maszyn torowych)
- D. Licznik energii
- E. Wymiary antropometryczne maszynisty
- F. Widoczność do przodu
- G. Rezerwa
- H. Ocena podsystemu „TABOR”
- I. Aspekty, co do których nie jest dostępna specyfikacja techniczna (punkty otwarte)
- J. Normy lub dokumenty normatywne przywołane w niniejszej TSI,

natomiast do TSI – wagony [6] włączono następujące dodatki:

- A. Punkty otwarte
- B. Procedury szczególne dla dynamiki ruchu
- C. Dodatkowe warunki nieobowiązkowe
- D. Normy lub dokumenty normatywne przywołane w niniejszej TSI
- E. Oznaczenia sygnałowe końca pociągu
- F. Ocena przypisana do etapów produkcji
- G. Wykaz w pełni zatwierdzonych kompozytowych klocków hamulcowych do transportu międzynarodowego.

Należy zwrócić uwagę, że rozdz. 4.2.3.3.1 w [5] został zmieniony w specyfikacji dotyczącej sterowania (załącznik „I” w [11]).

Zakres stosowania pakietu TSI jest zróżnicowany i zależy od rodzaju taboru. W tabelicy poniżej, na podstawie [20], zestawiono TSI obowiązujące dla danego rodzaju taboru.

Zestawienie TSI w odniesieniu do rodzaju taboru

Tab. 1

Lp.	Rodzaj taboru		TSI (nr wg wykazu w pkt. 7)						
1	Tabor trakcyjny	konwen- cjonalny	5	-	7	9	8	10	-
2	Wagony towarowe		-	6	7	9	-	-	-
3	Wagony pasażerskie		5	-	7	9	8	-	-
4	Pojazdy specjalne *)		5	-	7	9	-	10	-
5	Koleje dużych prędkości		-	-		9	8	10	12

*) – do obsługi infrastruktury

Opracowane zostały także wytyczne i przewodniki stosowania prawa europejskiego w zakresie kolejnictwa.

Europejska Agencja Kolejowa	
Przewodnik stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI)	
zgodnie z mandatem ramowym C(2007)3371 wersja ostateczna z dnia 13.07.2007 r.	
Nr ref. w ERA:	ERA/GUI/07-2011/INT
Wersja w ERA:	1.02
Data:	30 listopada 2012 r.

Link do tekstów TSI jest następujący:

<http://www.utk.gov.pl/pl/wymagania-wspolnotowe/prawo-wspolnotowe/430,Techniczne-Specyfikacje-dla-Interoperacyjnosci.html>

natomiast do tekstów wytycznych i przewodników, jak niżej:

<http://www.utk.gov.pl/pl/wymagania-wspolnotowe/wytyczne-i-przewodniki/129,Kluczowe-dokumenty-pozalegislacyjne.html>

Po otwarciu plików kliknięcie na identyfikator powoduje otwarcie wybranego dokumentu.

3 Ustawa i rozporządzenia krajowe ws. kolei i interoperacyjności

Polskie prawodawstwo w obszarze pojazdów kolejowych zostało podzielone na podstawie [14] na dwa sektory:

A - pojazdy wąskotorowe, do obsługi bocznic i metra: [15], [16] i [17],

B - pojazdy na tor 1435 mm i na tor szerszy: [18] i [19].

Do pojazdów grupy A odnosi się tryb „świadectwowy”. Do przeprowadzania koniecznych badań/opiniowania upoważnionych jest aktualnie 14 jednostek wymienionych w zał. nr 3 do [17], wśród nich Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”.

Pojazdy grupy B (zarówno zgodnie jak i niezgodne z TSI) podlegają trybowi „zezwoleńowemu”.

Weryfikację WE podsystemu (pojazdu) zgodnego z TSI (vide definicja) przeprowadza notyfikowana jednostka (vide definicja), której notyfikacja zawiera odpowiedni zapis w zakresie notyfikacji. W Polsce jest pięć podmiotów notyfikowanych, wśród nich Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR” (NB 1940).

Weryfikację podsystemu (pojazdu) niezgodnego z TSI (vide definicja) przeprowadza jednostka uprawniona. Według [19] w Polsce są trzy podmioty, wśród nich Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”.

Tryby dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych i typu kolejowego są następujące:

A) pojazdy nie objęte TSI (metro, pojazdy na tor < 1435 mm, do obsługi bocznic)

B) pojazdy objęte TSI

B.1) pojazdy zgodne z TSI

B.1.1) nowe (bez wcześniejszego dopuszczenia w kraju UE)

B.1.2) z wcześniejszym dopuszczeniem w kraju UE

B.2) pojazdy niezgodne z TSI

B.2.1) nowe (bez wcześniejszego dopuszczenia w kraju UE)

B.2.2) z wcześniejszym dopuszczeniem w kraju UE.

Rozporządzenie [21] wprowadza nowe regulacje dotyczące wniosków o „przedłużenie” ważności świadectwa tymczasowego.

Według § 2 ust. 3:

W przypadkach, o których mowa w § 19 ust. 13, do wniosku o wydanie nowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu nie jest wymagane ponowne załączanie właściwych dokumentów, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 4.

Według § 19 ust. 13:

Jeżeli próby eksploatacyjne nie mogą być wykonane w terminie przewidzianym w programie prób eksploatacyjnych z przyczyn niezależnych od podmiotu ubiegającego się o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu lub ze względu na konieczność przeprowadzenia dodatkowych badań lub ekspertyz, podmiot ten występuje z wnioskiem o wydanie nowego świadectwa na czas określony, przewidziany na wykonanie tych prób.

Wystarczające jest wtedy:

3) porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia, wraz z ich programem – dotyczy typów, dla których wymagane jest przeprowadzenie prób eksploatacyjnych.

W innych przypadkach, zgodnie z § 2 ust. 2 pkt. 2), wniosek musi zawierać opinię techniczną jednostki organizacyjnej, o której mowa w poniżej przytoczonym ust. 9 art. 22g Ustawy o transporcie kolejowym [14].

9. Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wykaz jednostek organizacyjnych uprawnionych do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem wraz ze wskazaniem zakresu ich uprawnień.

Jednostka uprawniona musi uzyskać certyfikat akredytacji na podstawie ustawy [22] o systemie oceny zgodności w zakresie odpowiadającym prowadzonej działalności.

W ustawie [14] w art. 4. znajduje się, ważny dla jednostek upoważnionych w okresie przejściowym, zapis:

Jednostki, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zostały upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 7 pkt 1 lit. b ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, mogą wykonywać badania w zakresie określonym w tych przepisach, a także wydawać certyfikaty zgodności typu i certyfikaty zgodności z typem dla typów urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, do badania których są upoważnione, nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2015 r.

4 Definicje

Dla łatwiejszego prezentowania treści odnośnych przepisów można przytoczyć za [1], [13], [14], [17] i [19] następujące definicje:

Interoperacyjność systemu kolei: zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwi efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej;

Jednostki notyfikowane: organy odpowiedzialne za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów.

Jednostki uprawnione: organy odpowiedzialne za przeprowadzenie badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

Jednostki upoważnione: jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu.

Uwaga: W rozporządzeniu [17] zmieniono nazwę: *jednostka wyznaczona* → *jednostka uprawniona*.

Pojazd zgodny z TSI: pojazd, który jest zgodny ze wszystkimi istotnymi TSI obowiązującymi w momencie dopuszczenia do eksploatacji, pod warunkiem, że znaczna część zasadniczych wymagań została określona w tych TSI i że odpowiednia TSI dotycząca taboru weszła w życie i ma zastosowanie – art. 22 ust. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności.

Pojazd niezgodny z TSI: pojazd, który nie jest zgodny ze wszystkimi stosownymi TSI obowiązującymi w dniu dopuszczenia tego pojazdu do eksploatacji, w tym pojazdy objęte odstępstwami, lub gdy znaczna część zasadniczych wymagań nie została ujęta w jednej lub kilku TSI – art. 24 ust. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności.

Składnik interoperacyjności: podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie.

Certyfikat weryfikacji WE podsystemu: dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

Certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności: dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania.

Link do krajowych aktów prawnych (kliknięcie po otwarciu pliku otwiera wybrany dokument):
<http://www.utk.gov.pl/pl/akty-prawne/227,Akty-Prawne-obowiazujace-w-Urzedzie-Transportu-Kolejowego.html>

5 Projekty unijnych aktów prawnych

Tryb opracowywania i wprowadzania w życie nowych lub znowelizowanych przepisów w zakresie kolei europejskich charakteryzuje się dużą dynamiką, dlatego warto śledzić nie tylko zachodzące zmiany, lecz także zapowiedzi zmian. Jedną z tych zapowiedzi jest przedstawiono poniżej.

INTEROPERABILITY UNIT			
EUROPEAN UNION RAIL SYSTEM			
SUBSYSTEM ROLLING STOCK			
TSI "LOCOMOTIVES AND PASSENGER RST"			
Reference	IU-LOC_PAS_TSI	Document type	Technical Specification for Interoperability
Version	2.0	Status	Final draft
Date	11/12//2012		

Przykładowo, w tłumaczeniu roboczym autora, podano tekst punktów wybranych ze względu na odniesienie do polskiej specyfikacji:

*7.1.1.4 Zastosowanie do pojazdów projektowanych wyłącznie do eksploatacji w systemie 1520 mm.
(1) Zastosowanie tych TSI do pojazdów, które mają być eksploatowane wyłącznie w systemie 1520 mm nie jest obowiązkowe podczas okresu przejściowego kończącego się po 6 latach po dacie zastosowania tych TSI.*

7.1.1.5 Tymczasowe środki dla wymagań bezpieczeństwa pożarowego

(1) Podczas okresu przejściowego kończącego się po 3 latach po dacie zastosowania tych TSI jest dozwolone, jako alternatywa do wymagań materiałów wyspecyfikowanych w pkt. 4.2.10.2.1 obecnych TSI, stosowanie weryfikacji zgodności dla wymagań bezpieczeństwa pożarowego materiałów według przepisów krajowych (stosując odpowiednie kategorie operacyjne) spośród jednego z poniższych zestawów norm:

(2) norma brytyjska BS6853, GM/RT2130 wydanie 3

(3) norma francuska NF F 16-101:1988 i NF F 16-102/1992

(4) norma niemiecka DIN 5510-2:2009 zawierająca pomiary toksyczności

(5) norma włoska UNI CEI 11170-1:2005 and UNI CEI 11170-3:2005

(6) norma polska PN-K-02511:2000 and PN-K-02502:1992

(7) norma hiszpańska DT-PCI/5A.

Przewiduje się także rozszerzenie liczby składników interoperacyjności o pozycję:

5.3.13 Fotel maszynisty.

Link (po otwarciu pliku kliknięcie na np.PL otwiera wybrany dokument):

<http://www.utk.gov.pl/pl/wymagania-wspolnotowe/prawo-wspolnotowe/775,Projekty-Aktow-Prawnych.html>.

6 Podsumowanie

Zaplanowany przez Unię Europejską proces intensyfikowania rozwoju transportu kolejowego powoduje tworzenie nowego prawa, zawierającego wymagania prowadzenia sformalizowanych procedur związanych z szeroko rozumianym bezpieczeństwem tego rodzaju transportu. Działania czysto techniczne, które były dotąd podstawową częścią pracy inżynierów branży kolejowej, następują w drugiej kolejności w ich pracy. Fakt ten powinien przekonywać do konieczności sprawnego poruszania się w coraz większym gąszczu przepisów, choćby po to, by dokonywać ich odpowiedniej selekcji i działać efektywnie, bez popełnienia kroków zbędnych lub fałszywych.

Przedstawiony artykuł jest próbą takiego działania. Jest wynikiem analiz dokumentów prawnych, ich aktualnego stanu i historii zmian, a na jej podstawie prezentuje podstawową wiedzę i jej źródła na temat przepisów dotyczących zagadnienia określonego tytułem referatu.

Należy zwrócić uwagę na obszerność aktualnych aktów prawnych i ich wzajemne powiązanie. Powinno to być dla zainteresowanych podmiotów zachętą do bieżącego śledzenia i właściwego interpretowania tych przepisów, a także podpowiedzią dla stowarzyszeń działających w branży kolejowej o potrzebie organizowania szkoleń i warsztatów praktycznych na temat europejskiego i krajowego stanu prawnego w dziedzinie systemu kolei.

W kolejnych numerach kwartalnika ukazać się kolejne artykuły:

- Akredytacja, autoryzacja i notyfikacja ośrodków certyfikujących i laboratoriów badawczych
- Ocena zgodności podsystemu „TABOR” i jego składników interoperacyjności
- Ocena zgodności podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe” i jego składników interoperacyjności
- Ocena bezpieczeństwa podsystemu „TABOR” w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

7 Obowiązujące dokumenty:

- [1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie
- [2] Dyrektywa Komisji 2009/131/WE, z dnia 16 października 2009 r. zmieniająca załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie
- [3] Dyrektywa Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniająca załączniki II, V, VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie

- [4] *Dyrektywa Komisji 2013/9/UE z dnia 11 marca 2013 r. zmieniająca załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie*
- [5] *Decyzja Komisji z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności dla podsystemu „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” w europejskim systemie kolei konwencjonalnych (2011/291/UE)*
- [6] *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor - wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE*
- [7] *Decyzja Komisji z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (2011/229/UE)*
- [8] *Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu "Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (2008/164/WE)*
- [9] *Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu "Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (2008/163/WE)*
- [10] *Decyzja Komisji z dnia 6 listopada 2012 r. zmieniająca decyzję 2012/88/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (2012/696/UE)*
- [11] *Decyzja Komisji z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (2012/88/UE)*
- [12] *Decyzja Komisji z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „TABOR” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (2008/232/WE)*
- [13] *Część 1 dokumentu referencyjnego przewidzianego w art. 27 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Wytyczne dotyczące stosowania.*
- [14] *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003 nr 86 poz. 789) z późniejszymi zmianami: z dnia 12.07.2013 (Dz. U. poz. 1033), z dnia 30.08.2013 (Dz. U. poz. 1152) oraz z dnia 24.04.2014 (Dz. U. poz. 644)*
- [15] *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. poz. 911)*
- [16] *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (Dz. U. poz. 918)*
- [17] *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 sierpnia 2012 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu (Dz. U. poz. 919)*
- [18] *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2013 poz. 43)*
- [19] *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności kolei (Dz. U. 2013 poz. 1297)*
- [20] *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2012 poz. 492)*
- [21] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. 2014 poz. 720)*
- [22] *Ustawa o systemie oceny zgodności z dnia 30 sierpnia 2002 r. (Dz. U. 2002 nr 166 poz. 1360) z późniejszymi zmianami: z dnia 13.07.2010 (Dz. U. nr 138 poz. 935), z dnia 15.04.2011 (Dz. U. nr 201 poz. 586), z dnia 13.06.2013 (Dz. U. poz. 898)*