



Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności – techniczna podstawa liberalizacji rynku przewozów kolejowych

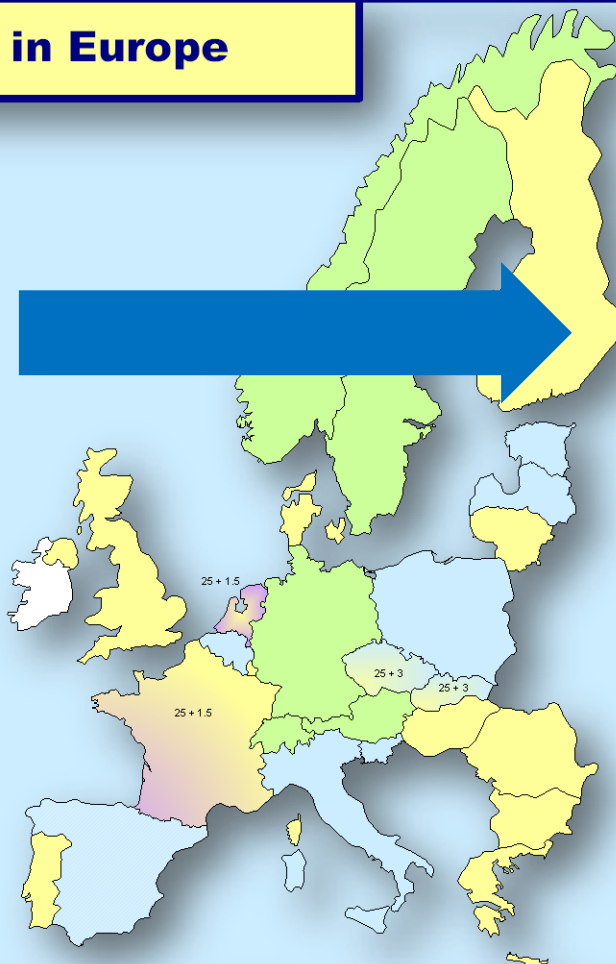
Andrzej Harassek
szef sektora instalacji stałych
Zespół Interoperacyjności



Voltages in Europe

Dziś różnorodność systemów

- 5 systemów elektryfikacji
- 21 systemów sterowania (ATP/ATC)
- 5 szerokości toru
- 5 kategorii nacisku na oś
- 6 skrajni
- krajowe przepisy



Cel:

- **poprawa i rozwój** międzynarodowego transportu kolejowego
- **osiągnięcie interoperacyjności** = zdolności systemu kolejowego do **bezpiecznego** i **niezakłóconego** ruchu pociągów z zapewnieniem określonych parametrów na tych liniach
- stworzenie „wspólnego rynku przemysłu kolejowego” = wkład w stopniowe stworzenie wewnętrznego rynku produktów i usług dla budowy, modernizacji i eksploatacji kolei we Wspólnocie

Dyrektywa 96/48/WE o interoperacyjność sieci dużej prędkości TEN

Dyrektywa 2001/16/WE o interoperacyjność sieci konwencjonalnej TEN

wraz z późniejszymi zmianami

Dyrektywa 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (obejmująca sieć kolei konwencjonalnej i dużej prędkości i rozszerzająca zakres na całą sieć kolejową Wspólnoty)

**Osiągnięcie interoperacyjności
europejskiego systemu kolejowego**

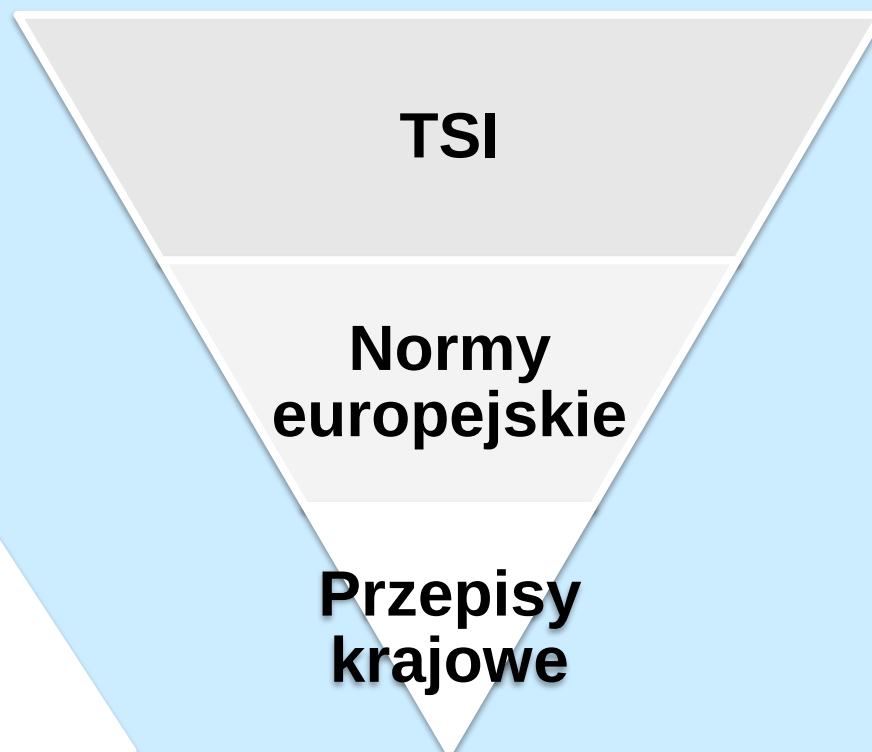
dzięki

**zdefiniowaniu optymalnego poziomu
harmonizacji technicznej (przez TSI)**

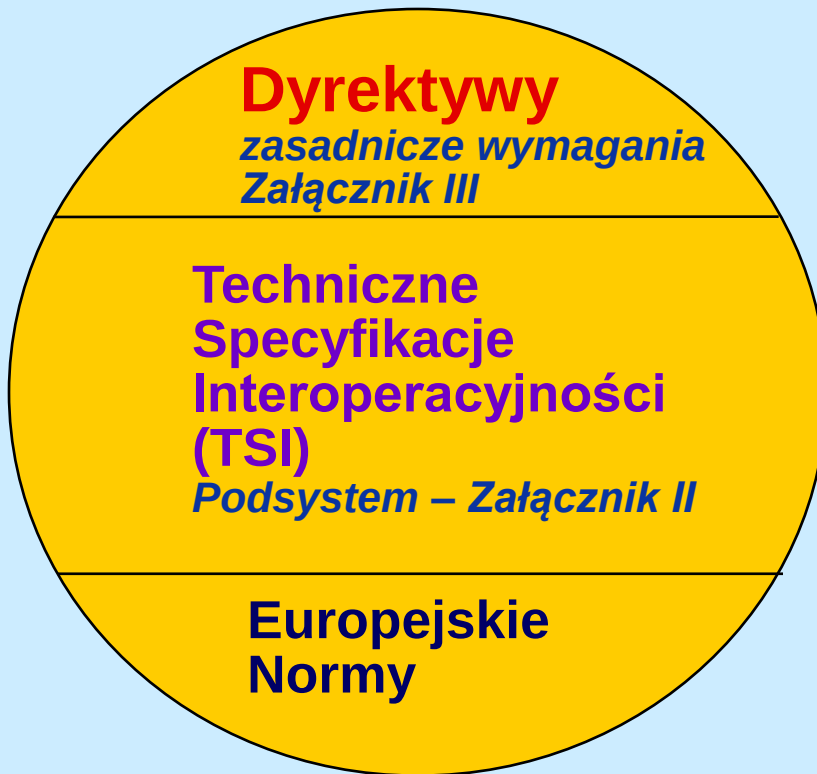
Wczoraj



Dziś



Prawne ramy interoperacyjności (w oparciu o procedury „nowego podejścia”)



Jasne rozróżnienie między prawem wspólnotowym a europejską standaryzacją

Harmonizacja w dokumentach prawnych (dyrektywy) ograniczona do zasadniczych wymagań

Zadanie opracowania specyfikacji technicznych (zharmonizowane normy) zlecone europejskim instytucjom normalizacyjnym

Stosowanie norm pozostaje dobrowolne

Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności



Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI) są europejskimi aktami prawnymi, nadrzędnymi w stosunku do prawa krajowego w swoim zakresie



W TSI są ustalone wymagania w stosunku do podsystemów (np. taboru) oraz w stosunku do składników interoperacyjności



W TSI są zdefiniowane powiązania (interface) pomiędzy różnymi podsystemami w celu zapewnienia ich wzajemnej kompatybilności



TSI mają zastosowanie do nowych podsystemów i, pod pewnymi warunkami, do podsystemów modernizowanych i odnawianych

Dyrektywa > TSI > zharmonizowane normy

Dyrektywa interoperacyjności

- Przyjęta przez KE i Radę i głosowana przez parlament (polityczny consensus)
- Musi być transponowana do prawa krajowego
- Ustala zasadnicze wymagania
- Nakłada konieczność opracowania TSI
- Definiuje procedury akceptacji podsystemu w państwach członkowskich

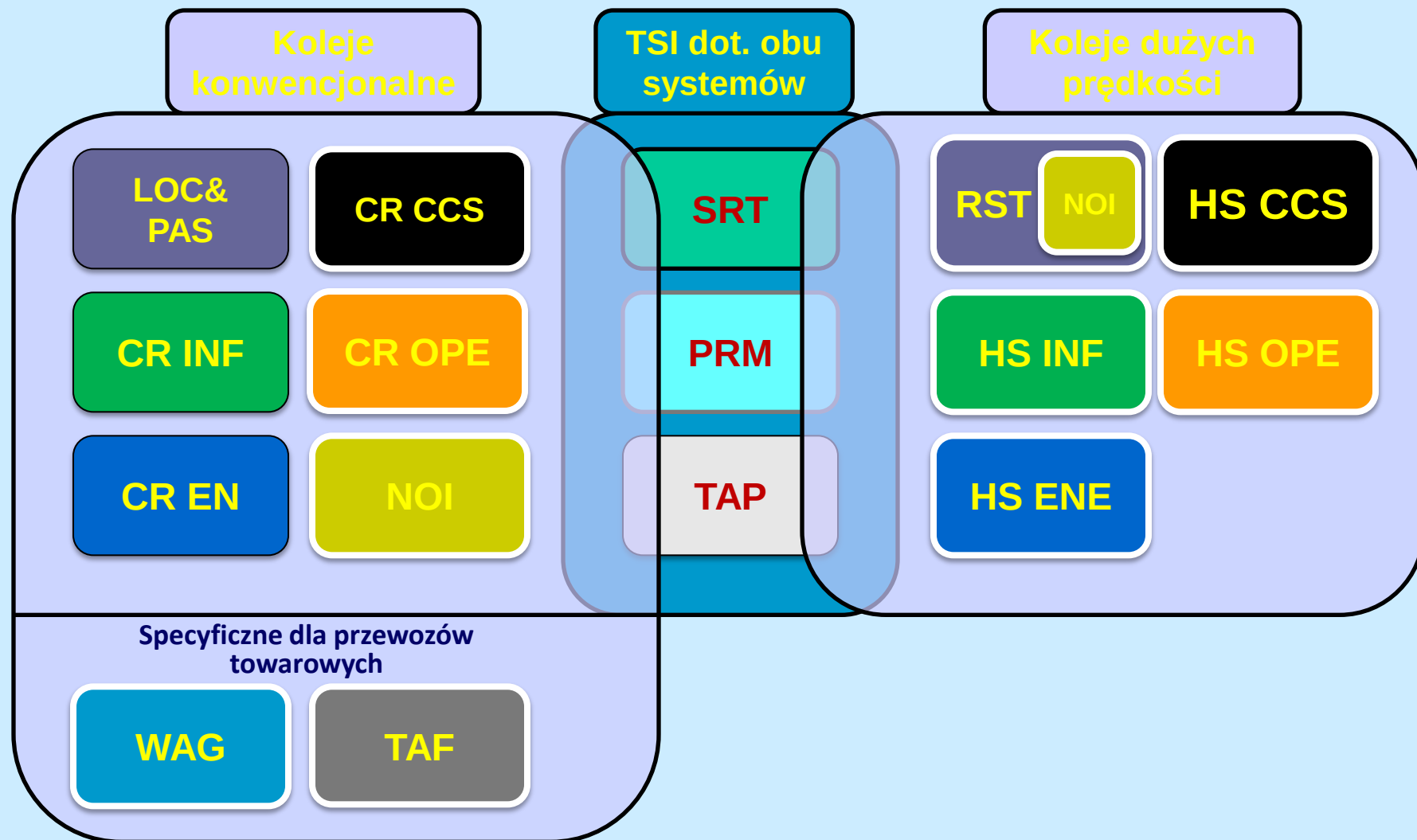
TSI

- Zawierają obowiązkowe wymagania zapewniające spełnienie zasadniczych wymagań zgodnie z dyrektywą
- Stanowią prawo
- Odstępstwa możliwe tylko za zgodą KE
- Zgodność z TSI jest oceniana przez NoBo
- Deklaracja EC jest ważna w całej Wspólnocie
- Jeśli EN jest wymieniona, staje się obowiązkowa

Normy europejskie (EN)

- Stosowanie dobrowolne, chyba, że są wymienione w TSI. Mogą być opracowane z inicjatywy sektora lub na wniosek ERA
- Zawierają rozwiązania techniczne
- Mogą być zharmonizowane, co daje założenie zgodności z wymaganiami dyrektywy i TSI
- Pozwalają na stosowanie alternatywnych rozwiązań, chyba, że są wymienione w TSI





Dopuszczenie podsystemu do eksploatacji

Weryfikacja

Na poziomie UE:
zgodność z TSI

Na poziomie krajowym:
zgodność z (notyfikowanymi)
krajowymi przepisami
technicznymi

1. Otwarte punkty
2. Szczególne przypadki
3. Odstępstwa

Ocena przez:

NoBo

**DeBo, jednostka
wyznaczona przez
państwo**

**Dopuszczenie do eksploatacji wydane przez
NSA**

Pierwsze TSI dla systemu dużych prędkości (HS TSI)

dotyczące 6 podsystemów zostały przyjęte w maju 2002 roku

Rewizja HS TSI

- **Sterowanie ruchem (HS CCS)** – decyzja 2006/860/WE z 7 listopada 2006 C(2006) 5211, weszła w życie z dniem notyfikacji, opublikowana w Dz. Urz. L342 z 7.12.2006
- **Infrastruktura (HS INF)** – decyzja 2008/217/WE z 20 grudnia 2007 C(2007) 6440, weszła w życie 1.06.2008 – Dz. Urz. L77 z 19.03.2008
- **Ruch kolejowy (HS OPE)** – decyzja 2008/231/WE z 1.02.2008 C(2008) 356, weszła w życie 1.09.2008 – Dz. Urz. L84 z 26.03.2008
- **Energia (HS ENE)** – decyzja 2008/284/WE z 6 marca 2008 C(2008) 807, weszła w życie 1.10.2008 – Dz. Urz. L104 z 14.04.2008,
- **Tabor kolejowy (HS RST)** – decyzja 2008/232/WE z 21 lutego 2008 C(2008) 648, weszła w życie 1.09.2008 – Dz. Urz. L84 z 26.03.2008
- **Utrzymanie** – postanowienia dotyczące utrzymania zostały włączone do odpowiednich TSI

Pierwsze TSI dla kolei konwencjonalnych (CR TSI)

- **Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych (CR TAF)** – Rozporządzenie (WE) 62/2006 z 23.12.2005, Dz. Urz. L 13 z 18.01.2006
- **Tabor kolejowy – hałas (CR NOI)** – decyzja 2006/66/WE z 23.12.2005 C(2005) 5666, opublikowana w Dz. Urz. L 37 z 8.02.2006 – **uchylona**
- **Sterowanie ruchem kolejowym (CR CCS)** – decyzja 2006/679/WE z 28.03.2006 C(2006) 964, opublikowana w Dz. Urz. L 284 z 16.10.2006
- **Tabor kolejowy – wagony towarowe (CR WAG)** – decyzja 2006/861/WE z 28.07.2006 C(2006) 3345, opublikowana w Dz. Urz. L 344 z 8.12.2006
- **Ruch kolejowy (CR OPE)** wraz z kwalifikacjami zawodowymi pracowników obsługujących ruch trans graniczny – decyzja 2006/920/WE z 11.08.2006 C(2006) 3593, Dz. Urz. L 359 z 18.12.2006

Specyfikacje, poza TSI dotyczącą aplikacji telematycznych, weszły w życie 6 miesięcy po notyfikacji

TSI odnoszące się do systemów kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej

- **Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (SRT)** – decyzja 2008/163/WE z 20.12.2007 C(2007) 6450 – Dz. Urz. L64 z 7.03.2008
- **Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM)** – decyzja 2008/164/WE z 21.12.2007 C(2007) 6633 – Dz. Urz. L64 z 7.03.2008

Obie te TSI weszły w życie 1.06.2008 roku

Nowe TSI

- **Energia (CR ENE)** – decyzja 2011/274/WE z 26.04.2011 C(2011) 2740, Dz. Urz. L 126 z 14.05.2011, weszła w życie 1.06.2011
- **Infrastruktura (CR INF)** – decyzja 2011/275/WE z 26.04.2011 C(2011) 2741, Dz. Urz. L 126 z 14.05.2011, weszła w życie 1.06.2011
- **Lokomotywy i tabor pasażerski (CR LOC&PAS)** – decyzja 2011/291/WE z 26.04.2011 C(2011) 2737, Dz. Urz. L 139 z 26.05.2011, weszła w życie 1.06.2011
- **Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich (TAP)** – rozporządzenie 454/2011 z 5.05.2011, Dz. Urz. L 123 z 12.05.2011, weszło w życie 13.05.2011

Rewizja istniejących TSI

- uaktualnienie, usunięcie błędów itp.
- zamknięcie otwartych punktów (tam, gdzie możliwe)

Stan prac

- ✓ **Tabor kolejowy – wagony towarowe (CR WAG)** – końcowy projekt przygotowany, prezentacja podczas spotkania RISC w listopadzie 2011
- ✓ **Ruch kolejowy (CR OPE)** – decyzja 2011/314/WE z 12 maja 2011
C(2011) 3099 – Dz. Urz. L 144 z 31.05.2011, wejdzie w życie 1.01.2012
- ✓ **Tabor kolejowy – Hałas (CR NOI)** – decyzja 2011/229/WE z 4.04.2011
C(2011) 658 – Dz. Urz. L 99 z 13.04.2011, weszła po podpisaniu
- ✓ **Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych (CR TAF)** –
I faza: końcowy projekt do końca 2011, II faza: rozpoczęcie prac w 2012
- ✓ **Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych (SRT)** – końcowy projekt przewidziany na koniec 2012
- ✓ **Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM)** – końcowy projekt przewidziany na koniec 2012

Rewizja TSI

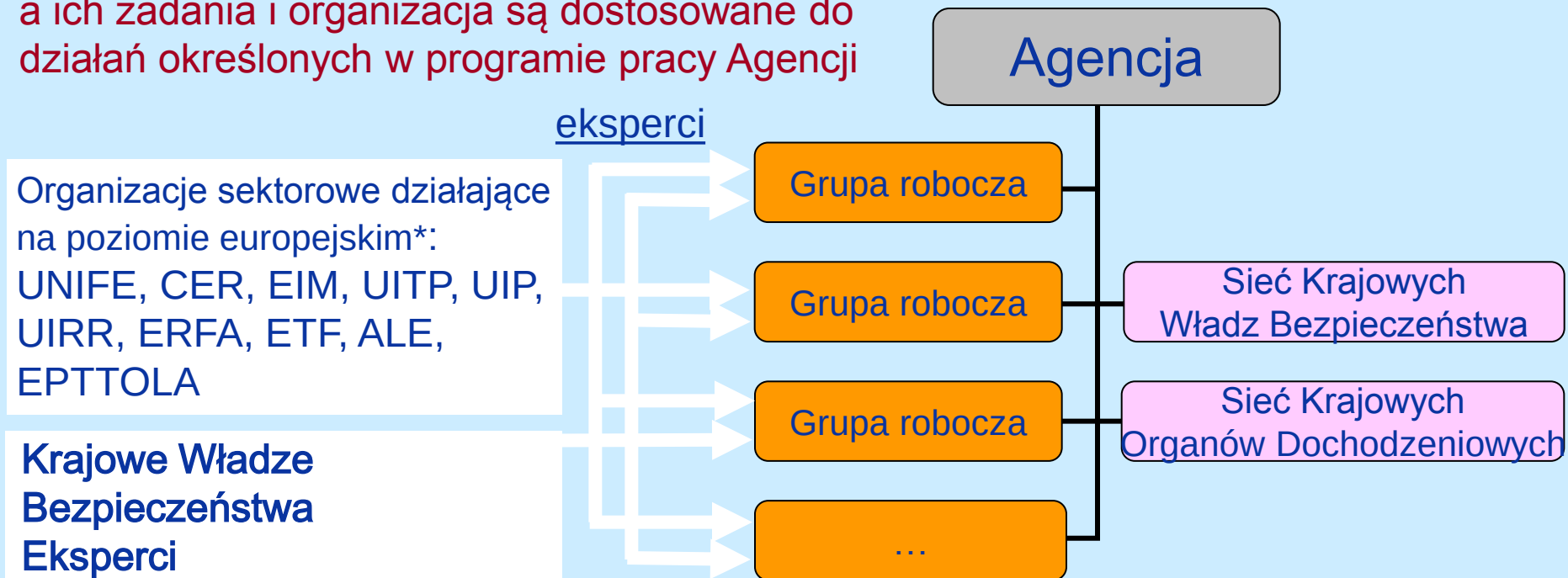
zgodnie z postanowieniami art. 8 Dyrektywy 2008/57/WE

- rozszerzenie zakresu TSI na całą sieć kolejową UE
- połączenie odpowiednich HS i CR TSI we wspólne TSI dla całego systemu kolei – OPE, CCS, INF, ENE, RST (oprócz WAG)
- zamknięcie otwartych punktów (open points)

Stan prac:

- ✓ **OPE** – rekomendacja przesłana do KE we wrześniu 2011, dalsza procedura w toku, spodziewane wejście w życie: koniec 2012 – początek 2013. Dalsze etapy (kolejna rewizja): harmonizacja przepisów ruchu – do końca 2014.
- ✓ **CCS** – rekomendacja dot. połączenia HS i CR przesłana do KE w styczniu 2011, procedura w toku, spodziewane wejście w życie: 2012. Dalszy etap: rozszerzenie zakresu na całą sieć: zakończenie prac w 2012
- ✓ **ENE, INF, RST** – prace rozpoczęte, końcowy projekt w końcu 2012

Grupy Robocze (Working Parties) są ustanawiane zgodnie z rozporządzeniem w sprawie Agencji, a ich zadania i organizacja są dostosowane do działań określonych w programie pracy Agencji

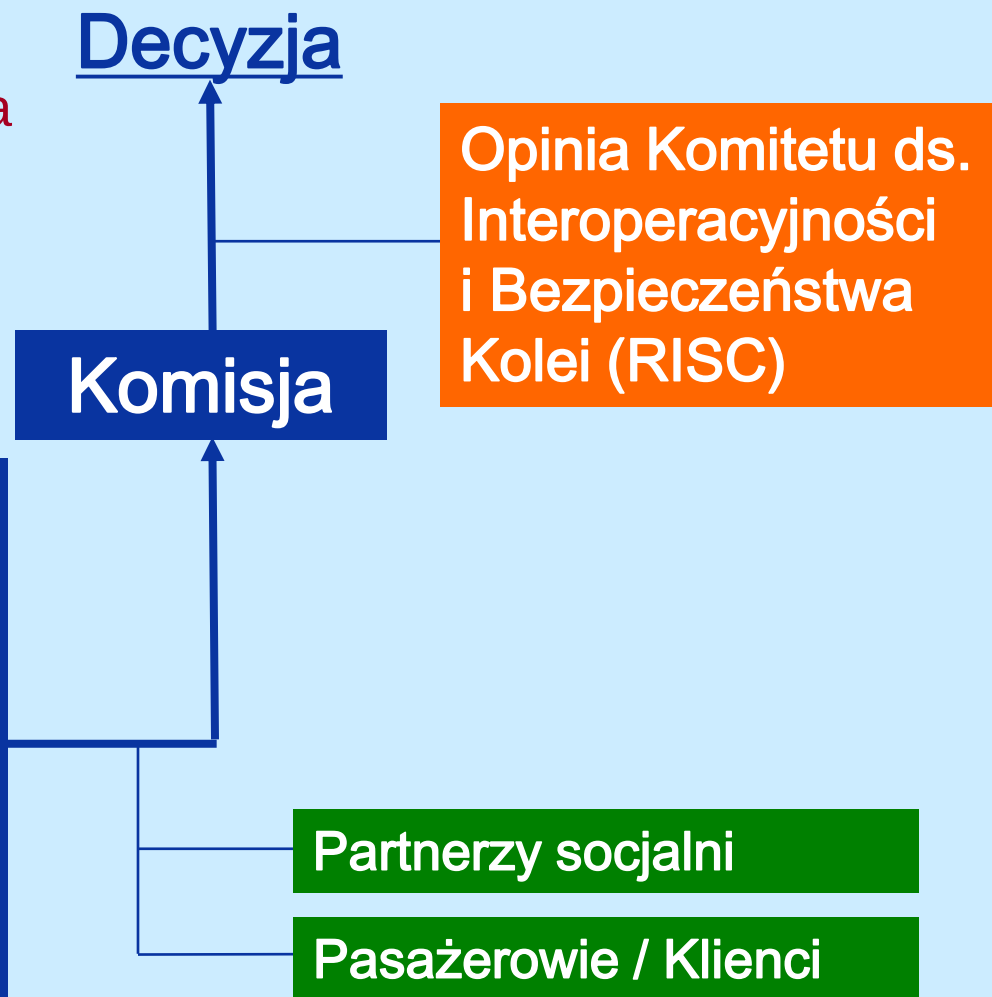
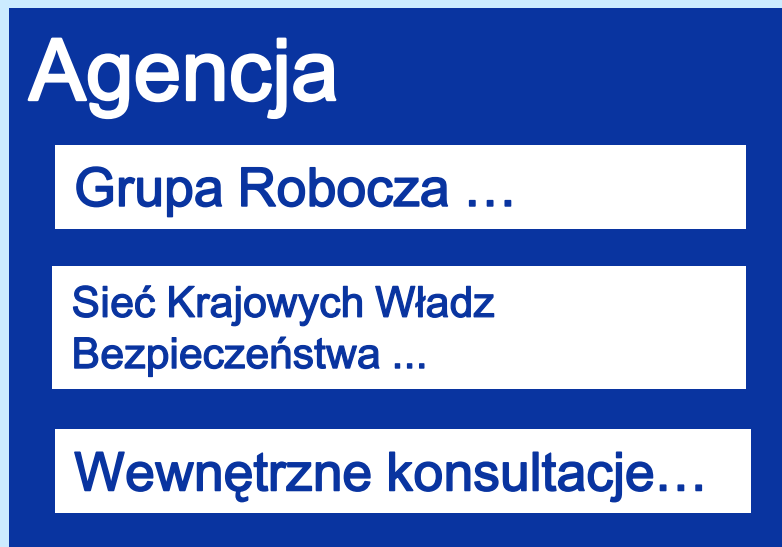


*** Lista ustalona przez Komitet Art. 21 (obecnie RISC) w dniu 22.02.2005, zmieniona 04.12.2009**

Association of European Railway Industries (UNIFE)
Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
European Rail Infrastructure Managers (EIM)
International Association of Public Transport (UITP)
European Passenger Train and Traction Operating Lessors
Association (EPTTOLA)

International Union of Private Wagons (UIP)
International Union of Combined Road-Rail Transport Companies
(UIRR)
European Rail Freight Association (ERFA)
European Transport Workers' Federation (ETF)
Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas (ALE)

Agencja nie ma kompetencji decyzyjnych, Agencja przedstawia Komisji rekomendacje oraz, na każdorazowe żądanie, opinie techniczne



Internet:

<http://www.era.europa.eu>

Adresy e-mail:

imię.nazwisko@era.europa.eu

Telefon:

+ 33 (0)3 27 09 65 00

Faks:

+ 33 (0)3 27 33 40 65



