Formularz ten powinien zostać użyty w przypadku złożenia do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wniosku o utworzenie wpisu do ERATV dla:

1. **zezwolenia dla typu pojazdu** (w tym zezwolenia dla wersji będących efektem rozszerzenia obszaru użytkowania) gdy to Prezes UTK jest podmiotem udzielającym zezwolenie. Zgodnie z artykułem 14 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego komisji (UE) 2018/545, jedynie posiadacz zezwolenia dla istniejącego typu pojazdu decyduje o tym, czy skutkiem zezwolenia będzie stworzenie:
	* nowego typu pojazdu

czy

* + nowego wariantu typu pojazdu w obrębie istniejącego typu pojazdu stanowiącego podstawę jego opracowania.

Jeśli wnioskodawca nie jest posiadaczem zezwolenia dla istniejącego typu pojazdu, musi zostać utworzony nowy typ.

W tym przypadku nie ma potrzeby wypełniania Załącznika I formularza. Formularz ERATV powinien zostać uzupełniony.

1. **wersji powstałej w wyniku zmiany** sklasyfikowanej jako zmianazgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545, gdy:
	* obszar użytkowania obejmuje wyłącznie Polskę

lub

* + zezwolenie dla przedmiotowego typu lub wariantu typu pojazdu zostało wydane przez Prezesa UTK.

Zgodnie z art. 15 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545, jedynie posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu może wnioskować o utworzenie wersji (typu pojazdu lub wariantu typu pojazdu) powstałej w wyniku zmiany sklasyfikowanej jako zmiana zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) Rozporządzenia. Jeśli wnioskodawca nie jest posiadaczem zezwolenia dla istniejącego typu pojazdu, nowy typ musi zostać utworzony i zatwierdzony.

Wnioski będą rozpatrywane na podstawie informacji dostarczonych przez posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu i nie są równoznaczne z zaakceptowaniem kategoryzacji przeprowadzonej przez podmiot zarządzający zmianą. Publikacja wpisu do ERATV odbędzie się zgodnie z wymaganiami jakościowymi właściwymi dla ERATV, bez oceny dostarczonych dokumentów towarzyszących. Posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu jest odpowiedzialny za spójność danych dostarczonych Prezesowi UTK. Prezes UTK jest odpowiedzialny za sprawdzenie zgodności danych dostarczonych przez posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu.

Prezes UTK może wystosować pytania dotyczące klasyfikacji zmiany jeśli nie może osiągnąć wystarczającej pewności, że wnioskodawca spełnił swoje obowiązki w zakresie procesu analizy
i kategoryzacji zmiany przy zastosowaniu art. 13 i 15 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545 oraz art. 21 ust. 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797
w następujących przypadkach:

* Jako element kontroli wykonywanej w celu zapewnienia zgodności danych dostarczonych przez posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu do publikacji wersji powstałej w wyniku zmiany sklasyfikowanej jako zmiana zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545

oraz

* Podczas oceny wniosku o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów zgodnie z wersją opublikowaną po zmianie sklasyfikowanej jako zmiana zgodnie z art. 15 ust. 1 lit c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545. W tym przypadku, gdy wnioskodawca nie będzie w stanie wystarczająco uzasadnić w jaki sposób podmiot zarządzający zmianą dotarł do swoich wniosków w kwestii klasyfikacji zmiany, Prezes UTK może wycofać publikację wersji z ERATV.

Załącznik I niniejszego formularza powinien zostać wypełniony. Dodatkowo, formularz ERATV także powinien zostać uzupełniony o te parametry ERATV (zasadnicze cechy konstrukcyjne) na które wpływ miała zastosowana zmiana.

1. **wersji będącej kompilacją już opublikowanych wersji** (zobacz notę wyjaśniającą ERA1209/132 zawierającą warunki konieczne do spełnienia, by móc złożyć wniosek o utworzenie wersji skompilowanej).

W tym przypadku nie ma potrzeby wypełniania Załącznika I niniejszego formularza. Załącznik II powinien jednak zostać wypełniony.

Po wypełnieniu formularza, proszę postępować zgodnie z instrukcją udostępnioną w następujących wpisach FAQ, dostępnych na stronie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej:

* Przypadki (a) oraz (b): <https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/575#faq798>
* Przypadek (c): <https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/575#faq1545>

# Więcej informacji na temat ERATV dostępnych jest pod linkiem: <https://www.era.europa.eu/registers_en#eratv>

|  |
| --- |
| **a. Dane użytkownika***Proszę wybrać jedną z dwóch poniższych opcji i wypełnić odpowiednie pola.* |
| [ ]  a.1. Nowy użytkownik | a.1.1 Imię:Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.a.1.2 Nazwisko:Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.a.1.3 Adres e-mail:Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.a.1.4 Organizacja:Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.a.1.5 Adres:Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.a.1.6 Telefon:Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| [ ]  a.2. Istniejący użytkownik ERATV | a.2.1 Adres e-mail:Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |

|  |
| --- |
| **b. Informacje o typie nadrzędnym***Proszę uzupełnić informację odnośnie typów z których wywodzą się przedmiotowe warianty/wersje.* |
| b.1. Zarejestrowany typ pojazdu | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.*Nie dotyczy pierwszego zezwolenia. Dla nowego zezwolenia, rozszerzenia obszaru użytkownika lub wersji powstałych w wyniku zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545, niniejszy punkt odnosi się do ID typu/wariantu typu z którego wywodzi się nowy typ/wariant/wersja (ID typu nadrzędnego). Dla kompilacji wersji niniejszy punkt odnosi się do ID typu/wariantu typu z którego wywodzą się wszystkie wersje planowane do kompilacji.* |
| b.2. Posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.*Nie dotyczy pierwszego zezwolenia. W przypadku nowego zezwolenia, rozszerzenia obszaru użytkowania lub wersji powstałych w wyniku zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545, niniejszy punkt odnosi się do posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu z którego wywodzi się nowy typ/wariant/wersja (posiadacz zezwolenia dla typu nadrzędnego). W przypadku kompilacji wersji, niniejszy punkt odnosi się do posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu z którego wywodzą się wszystkie wersje planowane do kompilacji.* |

|  |
| --- |
| **c. Opcje rejestracji** [[1]](#footnote-1)*Proszę wybrać jedną z 6 poniższych opcji i wypełnić odpowiednie pola.* |
| [ ]  c.1 Nowy typ (pierwsze zezwolenie, nowe zezwolenie lub rozszerzenie obszaru użytkowania) | [ ]  Nowy typ na podstawie pierwszego zezwolenia.[ ]  Nowy typ na podstawie nowego zezwolenia. [ ]  Nowy typ na podstawie rozszerzenia obszaru użytkowania. |
| [ ]  c.2 Nowy wariant na podstawie istniejącego typu (nowe zezwolenie) |  |
| [ ]  c.3 Nowa wersja[[2]](#footnote-2) powstała z istniejącego typu/wariantu typu w wyniku:* zmiany sklasyfikowanej jako zmiana zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545

lub* dodania potwierdzeń ESC
 | c.3.1 Obowiązujące przepisy (TSI, przepisy krajowe, inne przepisy UE) wymagają odnowienia/nowego zezwolenia[[3]](#footnote-3)?: [ ] Tak [ ] Niec.3.2 Opis zmian[[4]](#footnote-4): Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.3.3 Uruchomiony artykuł 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797[[5]](#footnote-5)?: [ ] Tak [ ] Niec.3.4 Uzasadnienie odpowiedzi w punkcie c.3.3[[6]](#footnote-6): c.3.5 Wpływ na B.D.C.[[7]](#footnote-7): zobacz Załącznik I (zaznacz stosowne pola wyboru)c.3.6 Niestosowanie TSI (jeśli zachodzi): Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.3.7 Ograniczenia kodowane: Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.3.8 Ograniczenia niekodowane: Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.3.9 Odniesienie do pisemnej deklaracji wnioskodawcy: Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.3.10 Odniesienia do certyfikatów badania typu: Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| [ ]  c.4 Nowa wersja na podstawie typu/wariantu typu powstałego w wyniku rozszerzenia obszaru użytkowania | c.4.1 Alternatywne specyfikacje[[8]](#footnote-8): Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| [ ]  c.5 Nowy typ/wariant typu na podstawie istniejącego typu oraz nowy typ/wersja typu powstałego w wyniku rozszerzenia obszaru użytkowania | Połączony wniosek o nowe zezwolenie z wnioskiem o rozszerzenie obszaru użytkowania, zgodnie z art. 14 ust. 3 lit b) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545. Dwa szkice typu zostaną utworzone. |
| [ ]  c.6 Nowa wersja kompilująca istniejące wersje powstałe w wyniku rozszerzenia obszaru użytkowania, dodania potwierdzeń ESC i/lub zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit c) rozporządzenia 2018/545. | c.6.1 ID wersji do kompilacji: Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.6.2 Posiadacz wersji do kompilacji: Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.6.3 Czy posiadacz jest ten sam dla wszystkich wersji do kompilacji?: [ ] Tak [ ] Niec.6.4 Czy wszystkie wersje mają ten sam projekt[[9]](#footnote-9)?: [ ] Tak [ ] Nie [ ] nd.c.6.5 Parametry ERATV: zobacz Załącznik II (zaznacz stosowne pola wyboru)c.6.6 Ograniczenia kodowane skompilowanej wersji: Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.6.7 Ograniczenia niekodowane skompilowanej wersji: Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.6.8 Obszar użytkowania skompilowanej wersji: Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. c.6.9 Uzasadnienie kompilacji wersji[[10]](#footnote-10): Kliknij tutaj by wprowadzić tekst.c.6.10 Zakres wniosku o kompilację:[ ]  Wersje powstałe w wyniku rozszerzenia obszaru użytkowania[ ]  Wersje powstałe w wyniku zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia 2018/545[ ]  Wersje powstałe w wyniku dodania potwierdzeń ESC[ ]  Kombinacja powyższychc.6.11 Skumulowany efekt zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) został wzięty pod uwagę[[11]](#footnote-11): [ ] Tak [ ] Nie [ ] nd. |

|  |
| --- |
| **e. Informacje ogólne***Proszę uzupełnić odpowiednie pola.* |
| * 1. Nazwa typu:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| * 1. Alternatywna nazwa typu:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| 1.4. Kategoria | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| 1.5. Podkategoria | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |

|  |
| --- |
| **f. Nazwa producenta***Proszę uzupełnić odpowiednie pola.* |
| * + 1. Dane identyfikacyjne producenta
 |
| * + - 1. Nazwa organizacji:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| * + - 1. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| * + - 1. Kod organizacji:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| * + 1. Dane kontaktowe producenta
 |
| * + - 1. Adres organizacji, ulica i numer:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| * + - 1. Miejscowość:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| * + - 1. Kod państwa:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| * + - 1. Kod pocztowy:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |
| * + - 1. Adres e-mail:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |

|  |
| --- |
| **g. Właściwości techniczne pojazdu***Proszę uzupełnić odpowiednie pola.* |
| * 1. Ogólne właściwości techniczne
 |
| * + 1. Liczba kabin maszynisty:
 | Kliknij tutaj by wprowadzić tekst. |

Data złożenia wniosku: Kliknij tutaj by wprowadzić datę.

Adres e-mail wnioskodawcy: Kliknij totaj by wprowadzić tekst.

***Załącznik I: Zasadnicze Cechy Konstrukcyjne na które wpływ miała zastosowana zmiana (do wypełnienia jedynie w przypadku wniosku o utworzenie wersji na podstawie typu/wariantu typu powstałego w wyniku zmiany sklasyfikowanej jako zmiana zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia Komisji (UE) 2018/545)***

***I.1. Ogólne zasadnicze cechy konstrukcyjne***

|  |  |
| --- | --- |
| **Zasadnicze cechy konstrukcyjne zgodnie z art. 48 ust. 1 lit. c) rozporządzenia Komisji (UE) 2018/545** | **Wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne?** |
| Obszar użytkowania pojazdu*(\*) Proszę zauważyć, że jeśli obszar użytkowania pojazdu jest rozszerzany, nie ma możliwości zarejestrowania wersji w ERATV; wymagane jest zezwolenie dla rozszerzonego obszaru użytkowania.* | [ ]  Tak (\*)[ ]  Nie  |
| Warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia (kodowane i niekodowane ograniczenia w ERATV)*(\*\*) Proszę zauważyć, że podczas deklarowania czy został uruchomiony art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797 w sekcji b.3.5 formularza, wpływ zmian na warunki użytkowania i inne ograniczenia (jeśli istnieją) powinien zostać wzięty pod uwagę. Jeśli art. 21 ust. 12 lit. b) został uruchomiony z powodu zmiany warunków użytkowania i innych ograniczeń, nie ma możliwości zarejestrowania wersji w ERATV; wymagane jest nowe zezwolenie.* | [ ]  Tak (\*\*)[ ]  Nie |
| Odniesienie, zgodnie z zapisami art. 16 rozporządzenia (UE) 402/2013, uwzględniając identyfikację dokumentów oraz wersję, do pisemnej deklaracji wnioskodawcy, określonej w art. 3 ust. 11 rozporządzenia (UE) 402/2013, obejmującej typ pojazdu. *(\*\*\*) Jeśli odniesienie do deklaracji ryzyka wnioskodawcy uwzględniającej zmianę różni się w porównaniu z typem, i nie jest to spowodowane aspektami redakcyjnymi, lecz tym, że ocena ryzyka lub raport z oceny ryzyka przygotowany przez podmiot oceniający (AsBo) został zmieniony, proszę upewnić się w jaki sposób osiągnięta została konkluzja odnośnie uruchomienia art. 21 ust. 12 lit. b) (potencjalny wpływ na bezpieczeństwo wymagający zaktualizowania analizy ryzyka i oceny AsBo) oraz uzupełnić niezbędny opis w polu c.3.4.* | [ ]  Tak (\*\*\*)[ ]  Nie |

# I.2. Pojazdy z zakresu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 TSI LOC&PAS

**I.2.1. Zasadnicze cechy konstrukcyjne**

Tabela 17a rozporządzenia (EU) 1302/2014 TSI LOC&PAS

Zasadnicze cechy konstrukcyjne związane z podstawowymi parametrami określonymi w TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Punkt TSI** | **Powiązane zasadnicze cechy konstrukcyjne** | **Parametr ERATV** | **Wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne?** | **Zmiany mające wpływ na zasadniczą cechę konstrukcyjną, niesklasyfikowane jako zmiany zgodnie z art. 21 ust. 12 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797** | **Zmiany mające wpływ na zasadniczą cechę konstrukcyjną, sklasyfikowane jako zmiany zgodnie z art. 21 ust. 12 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797** |
| 4.2.2.2.3 Sprzęg końcowy | Typ sprzęgu końcowego | 4.9.1 Typ sprzęgu końcowego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana typu sprzęgu końcowego | Nie dotyczy |
| 4.2.2.10 Stany obciążenia i rozkład masy4.2.3.2.1 Parametr: nacisk na oś | Masa projektowa bez obciążenia użytkowego | 4.5.2.1 Masa projektowa bez obciążenia użytkowego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana jakiejkolwiek odpowiedniej zasadniczej cechy konstrukcyjnej, w wyniku której następuje zmiana kategorii linii, z którą pojazd jest zgodny | Nie dotyczy |
| Masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym | 4.5.2.2 Masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| Masa projektowa przy dopuszczalnym obciążeniu użytkowym | 4.5.2.3 Masa projektowa przy dopuszczalnym obciążeniu użytkowym | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| Maksymalna prędkość konstrukcyjna (km/h) | 4.1.2.1 Maksymalna prędkość konstrukcyjna | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| Statyczny nacisk na oś bez obciążenia użytkowego | 4.5.3.1 Statyczny nacisk na oś bez obciążenia użytkowego | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| Statyczny nacisk na oś przy dopuszczalnym obciążeniu użytkowym | 4.5.3.3 Statyczny nacisk na oś przy dopuszczalnym obciążeniu użytkowym | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| Długość pojazdu | 4.8.1 Długość pojazdu | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| Statyczny nacisk na oś przy normalnym obciążeniu użytkowym | 4.5.3.2 Statyczny nacisk na oś przy normalnym obciążeniu użytkowym | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| Położenie osi na całej długości pojazdu kolejowego (odstęp między osiami) | 4.5.3.4 Położenie osi na całej długości pojazdu kolejowego (odstęp między osiami) | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| Masa całkowita pojazdu (dla każdego pojazdu składającego się na dany pojazd kolejowy) | 4.5.5 Masa całkowita pojazdu (dla każdego pojazdu składającego się na dany pojazd kolejowy) | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana jakiejkolwiek odpowiedniej zasadniczej cechy konstrukcyjnej, w wyniku której następuje zmiana kategorii linii, z którą pojazd jest zgodny | Zmiana o więcej niż ± 10 % |
| Masa na koło | 4.5.6 Masa na koło | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana jakiejkolwiek odpowiedniej zasadniczej cechy konstrukcyjnej, w wyniku której następuje zmiana kategorii linii, z którą pojazd jest zgodny lubzmiana o więcej niż ± 10 % | Nie dotyczy |
| 4.2.3.1 Skrajnia | Profil odniesienia | 4.2.1 Profil odniesienia | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana profilu odniesienia, z którym pojazd jest zgodny |
|  | Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wypukłego | 4.8.5 Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wypukłego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana minimalnego dozwolonego promienia łuku pionowego wypukłego, z którym pojazd jest zgodny, o ponad 10 % | Nie dotyczy |
|  | Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wklęsłego | 4.8.6 Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wklęsłego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana minimalnego dozwolonego promienia łuku pionowego wklęsłego, z którym pojazd jest zgodny, o ponad 10 % | Nie dotyczy |
| 4.2.3.3.1 Właściwości taboru dotyczące zgodności z systemami wykrywania pociągów | Zgodność z systemami wykrywania pociągów | 4.14.1 Typy systemów detekcji pociągów, w odniesieniu do których pojazd został zaprojektowany i poddany ocenie | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana zadeklarowanej zgodności z co najmniej jednym z trzech następujących systemów wykrywania pociągów:- Obwody torowe- Liczniki osi- Pętle indukcyjne |
| 4.2.3.3.2 Monitorowanie stanu łożysk osi | Pokładowy system detekcji | 4.9.2 Monitorowanie stanu łożysk osi (wykrywanie przegrzanych maźnic) | [ ]  Tak[ ]  Nie | Montaż pokładowego systemu detekcji | Demontaż zadeklarowanego pokładowego systemu detekcji |
| 4.2.3.4. Dynamiczne zachowanie taboru | Połączenie maksymalnej prędkości i maksymalnego niedoboru przechyłki, w odniesieniu do których pojazd został oceniony | 4.6.4 Połączenie maksymalnej prędkości i maksymalnego niedoboru przechyłki, w odniesieniu do których pojazd został oceniony | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Wzrost prędkości maksymalnej o więcej niż 15 km/h lub zmiana o więcej niż ± 10 % maksymalnego dopuszczalnego niedoboru przechyłki |
|  | Pochylenie profilu szyny | 4.6.5 Pochylenie poprzeczne szyny | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana pochylenia profilu szyny, z którym pojazd jest zgodny (\*) |
| 4.2.3.5.2.1. Charakterystyka mechaniczna i geometryczna zestawów kołowych | Rozstaw kół zestawu kołowego | 4.1.3 Rozstaw kół zestawu kołowego | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana szerokości toru, z którą zestaw kołowy jest zgodny |
| 4.2.3.5.2.2 Charakterystyka kół | Minimalna wymagana eksploatacyjna średnica koła | 4.8.2 Minimalna eksploatacyjna średnica koła | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana minimalnej wymaganej eksploatacyjnej średnicy o więcej niż ± 10 mm | Nie dotyczy |
| 4.2.3.5.2.3 Systemy automatycznej zmiany rozstawu kół | System zmiany rozstawu kół zestawu kołowego | 4.1.11 System zmiany rozstawu kół zestawu kołowego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana w pojeździe prowadząca do zmiany w systemie zmiany rozstawu kół, z którym zestaw kołowy jest zgodny | Zmiana szerokości toru, z którą zestaw kołowy jest zgodny |
| 4.2.3.6. Minimalny promień łuku | Minimalny dozwolony promień łuku poziomego | 4.8.4 Minimalny dozwolony promień łuku poziomego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zwiększenie minimalnego promienia łuku poziomego o więcej niż 5 m | Nie dotyczy |
| 4.2.4.5.1 Skuteczność hamowania – wymagania ogólne | Największe średnie opóźnienie | 4.7.1 Maksymalne średnie opóźnienie | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana o więcej niż ± 10 % w stosunku do maksymalnego średniego opóźnienia hamowania | Nie dotyczy |
| 4.2.4.5.2 Skuteczność hamowania – hamowanie nagłe | Droga hamowania i profil opóźnienia dla każdego stanu obciążenia przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej | 4.7.5 Hamulec bezpieczeństwa: Droga hamowania i profil opóźnienia dla każdego stanu obciążenia dla danej konstrukcyjnej prędkości maksymalnej4.7.6 W przypadku eksploatacji ogólnej:Procent masy hamującej (lambda) lub masa hamująca | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana drogi hamowania o więcej niż ± 10 %Uwaga: Można również wykorzystać procent masy hamującej (określany również jako współczynnik „lambda”) lub masę hamującą i za pomocą obliczeń wyprowadzić je z profili opóźnienia (bezpośrednio lub za pośrednictwem drogi hamowania).Dopuszczalna zmiana jest taka sama (± 10 %). | Nie dotyczy |
| 4.2.4.5.3 Skuteczność hamowania – hamowanie służbowe | Droga hamowania i maksymalne opóźnienie dla stanu obciążenia „masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym” przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej | 4.7.7 Hamulec służbowy: Przy maksymalnej sile hamowania służbowego: Droga hamowania, maksymalne opóźnienie, dla stanu obciążenia „masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym” przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana drogi hamowania o więcej niż ± 10 % | Nie dotyczy |
| 4.2.4.5.4 Skuteczność hamowania – pojemność cieplna | Maksymalna pojemność cieplna hamulców lubpojemność cieplna w odniesieniu do maksymalnego nachylenia linii, odnośnej długości oraz prędkości eksploatacyjnej | 4.7.2.1.1 Przypadek referencyjny TSI | [ ]  Tak[ ]  Nie | Nie dotyczy zmiana maksymalnego nachylenia, odnośnej długości lub prędkości eksploatacyjnej, dla których układ hamulcowy jest zaprojektowany, w powiązaniu z pojemnością cieplną hamulców | Zmiana maksymalnej energii cieplnej hamulców > = 10 %  |
| 4.7.2.1.2 Prędkość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 4.7.2.1.3 Nachylenie (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 4.7.2.1.4 Odległość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 4.7.2.1.5 Czas (jeżeli nie określono odległości) (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 4.7.2.1.6 Maksymalna pojemność cieplna hamulców | Wersja niedozwolona |
| 4.2.4.5.5 Skuteczność hamowania – hamulec postojowy | Maksymalne nachylenie, na którym pojazd kolejowy jest unieruchomiony wyłącznie przy użyciu hamulca postojowego (jeżeli pojazd jest w niego wyposażony) | 4.7.3.3 Maksymalne nachylenie toru, na którym jednostka jest unieruchomiona wyłącznie przy użyciu hamulca postojowego (jeżeli pojazd jest w niego wyposażony) | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana deklarowanego maksymalnego nachylenia o więcej niż ± 10 % | Nie dotyczy |
| 4.2.4.6.2. Zabezpieczenie przed poślizgiem kół | Zabezpieczenie przed poślizgiem kół | 4.7.8 Zabezpieczenie przed poślizgiem kół | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Montaż/demontaż funkcji WSP | WSP |
| 4.2.4.8.2 Szynowy hamulec magnetyczny | Szynowy hamulec magnetyczny | 4.7.4.2.1 Szynowy hamulec magnetyczny zainstalowany | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Montaż/demontaż funkcji szynowego hamulca magnetycznego |
| Możliwość uniemożliwienia użycia szynowego hamulca magnetycznego | 4.7.4.2.2 Możliwość uniemożliwienia użycia szynowego hamulca magnetycznego (jedynie w przypadku gdy hamulec magnetyczny jest zainstalowany) | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Montaż/demontaż sterowania układem hamulcowym umożliwiającego uruchomienie/dezaktywację szynowego hamulca magnetycznego |
| 4.2.4.8.3 Szynowy hamulec wiroprądowy | Szynowy hamulec wiroprądowy | 4.7.4.1.1 Szynowy hamulec wiroprądowy zainstalowany | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Fitting/removal of the eddy current track brake function |
| Możliwość uniemożliwienia użycia szynowego hamulca wiroprądowego | 4.7.4.1.2 Możliwość uniemożliwienia użycia szynowego hamulca wiroprądowego (jedynie w przypadku gdy szynowy hamulec wiroprądowy jest zainstalowany) | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Montaż/demontaż sterowania układem hamulcowym umożliwiającego uruchomienie/dezaktywację szynowego hamulca wiroprądowego |
| 4.2.6.1.1 Temperatura | Zakres temperatury | 4.3.1 Zakres temperatury | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana zakresu temperatury (T1, T2, T3) | Nie dotyczy |
| 4.2.6.1.2 Śnieg, lód i grad | Warunki śniegu, lodu i gradu | 4.3.3 Wystąpienia śniegu, oblodzenia i gradu | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana wybranego zakresu warunków „śniegu, lodu i gradu” (nominalne lub ciężkie) | Nie dotyczy |
| 4.2.8.2.2 Eksploatacja w zakresie napięć i częstotliwości | System zasilania (napięcie i częstotliwość) | 4.10.1 System zasilania (napięcie i częstotliwość) | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana napięcia/częstotliwości systemu zasilania (AC 25 kV–50 Hz, AC 15 kV–16,7 Hz, DC 3 kV, DC 1,5 kV, DC 750 V, trzecia szyna, inne) |
| 4.2.8.2.3 Hamulec odzyskowy oddający energię do sieci trakcyjnej | Hamulec odzyskowy | 4.7.4.3.1 Hamulec odzyskowy zainstalowany | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Montaż/demontaż funkcji hamulca odzyskowego |
|  | Możliwość uniemożliwienia użycia hamulca odzyskowego w przypadku gdy jest zamontowany | 4.7.4.3.2 Możliwość uniemożliwienia użycia hamulca odzyskowego (jedynie w przypadku gdy hamulec odzyskowy jest zainstalowany) | [ ]  Tak[ ]  Nie | Montaż/demontaż funkcji uniemożliwienia użycia hamulca odzyskowego | Nie dotyczy |
| 4.2.8.2.4 Moc maksymalna i prąd maksymalny z sieci trakcyjnej | *Dotyczy wyłącznie elektrycznych pojazdów kolejowych o mocy większej niż 2 MW:*Funkcja ograniczania mocy lub prądu | 4.10.14 Pojazdy elektryczne wyposażone w funkcję ograniczania mocy lub prądu | [ ]  Tak[ ]  Nie | Funkcja ograniczania mocy lub prądu zamontowana/zdemontowana | Nie dotyczy |
| 4.2.8.2.5 Prąd maksymalny podczas postoju dla systemów zasilania prądem stałym (DC) | Prąd maksymalny na każdy pantograf podczas postoju dla każdego systemu zasilania prądem stałym (DC), w który pojazd jest wyposażony | 4.10.4 Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju (należy określić w odniesieniu do każdego systemu prądu stałego, do jakiego przystosowany jest pojazd) | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana wartości prądu maksymalnego o 50 A bez przekroczenia wartości granicznej określonej w TSI | Nie dotyczy |
| 4.2.8.2.9.1.1 Współdziałanie z przewodami jezdnymi (poziom taboru) — wysokość | Wysokość współdziałania pantografu z przewodami jezdnymi (mierzona nad niweletą główki szyny) | 4.10.5 Wysokość współdziałania pantografu z przewodami jezdnymi (mierzona od poziomu główki szyny) (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana wysokości współdziałania umożliwiająca/uniemożliwiająca mechaniczne współdziałanie z jednym z przewodów jezdnych zawieszonych nad poziomem szyny na wysokości:od 4 800 mm do 6 500 mmod 4 500 mm do 6 500 mmod 5 550 mm do 6 800 mmod 5 600 mm do 6 600 mm | Nie dotyczy |
| 4.2.8.2.9.2 Geometria ślizgacza pantografu (poziom składnika interoperacyjności) | Geometria ślizgacza pantografu | 4.10.6 Geometria ślizgacza pantografu (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana geometrii ślizgacza pantografu na jeden z typów lub z jednego z typów określonych w pkt 4.2.8.2.9.2.1, 4.2.8.2.9.2.2 lub 4.2.8.2.9.2.3 |
| 4.2.8.2.9.4.2 Materiał nakładek stykowych | Materiał nakładek stykowych | 4.10.10 Materiał nakładek stykowych pantografu, w jaki pojazd może być wyposażony (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | [ ]  Tak[ ]  Nie | Nowe nakładki stykowe, jak określono w pkt 4.2.8.2.9.4.2 ppkt 3 | Nie dotyczy |
| 4.2.8.2.9.6 Siła nacisku pantografu i zachowanie dynamiczne | Krzywa średniej siły nacisku | 4.10.15 Średnia siła nacisku | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana wymagająca nowej oceny dynamicznego zachowania pantografu | Nie dotyczy |
| 4.2.8.2.9.7 Rozmieszczenie pantografów (poziom taboru) | Liczba pantografów i najmniejsza odległość między dwoma pantografami | 4.10.7 Liczba pantografów stykających się z siecią trakcyjną (ST) (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Jeżeli odstęp między 2 kolejnymi pantografami w składzie stałym lub predefiniowanym ocenianego pojazdu kolejowego jest zmniejszony poprzez usunięcie pojazdu |
| 4.10.8 Najkrótsza odległość między dwoma pantografami stykającymi się z siecią trakcyjną (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) należy określić w odniesieniu do eksploatacji jednokrotnej oraz, w stosownych przypadkach, wielokrotnej) (jedynie w przypadku gdy liczba uniesionych pantografów jest większa niż 1) | Wersja niedozwolona |
| 4.2.8.2.9.10 Opuszczanie pantografów (poziom taboru) | Samoczynne urządzenie opuszczające (ADD) | 4.10.11 Zainstalowane urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu (ADD) (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | [ ]  Tak[ ]  Nie | Funkcja samoczynnego urządzenia opuszczającego (ADD) zamontowana/zdemontowana | Nie dotyczy |
| 4.2.10.1. Przepisy ogólne i klasyfikacja | Kategoria bezpieczeństwa przeciwpożarowego | 4.4.1 Kategoria bezpieczeństwa przeciwpożarowego | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana kategorii bezpieczeństwa przeciwpożarowego |
| 4.2.12.2. Dokumentacja ogólna – liczba pojazdów kolejowych w ramach eksploatacji wielokrotnej | Maksymalna liczba pociągów zespołowych lub lokomotyw sprzężonych razem w ramach eksploatacji wielokrotnej | 4.1.5 Maksymalna liczba pociągów zespołowych lub lokomotyw sprzężonych razem w ramach eksploatacji wielokrotnej | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana maksymalnej dozwolonej liczby pociągów zespołowych lub lokomotyw sprzężonych razem w ramach eksploatacji wielokrotnej |
| 4.2.12.2. Dokumentacja ogólna – liczba pojazdów w pojeździe kolejowym | Dotyczy wyłącznie składów stałych: Pojazdy tworzące skład stały | 4.1.12 Liczba pojazdów składających się na stały skład (dotyczy wyłącznie składu stałego) | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana liczby pojazdów tworzących skład stały |

Tabela 17b Rozporządzenia (UE) 1302/2014 TSI LOC&PAS.

Zasadnicze cechy konstrukcyjne związane z podstawowymi parametrami określonymi w TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Punkt TSI** | **Powiązane zasadnicze cechy konstrukcyjne** | **Parametr ERATV** | **Wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne?** | **Zmiany mające wpływ na zasadniczą cechę konstrukcyjną, niesklasyfikowane jako zmiany zgodnie z art. 21 ust. 12 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797** | **Zmiany mające wpływ na zasadniczą cechę konstrukcyjną, sklasyfikowane jako zmiany zgodnie z art. 21 ust. 12 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797** |
| 4.2.2.11. Położenie stopnia przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego | Wysokości peronów, do których przystosowany jest pojazd | 4.12.3.1 Wysokości peronów, do których przystosowany jest pojazd | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana wysokości peronów, z którą pojazd jest zgodny |

**I.2.2. Aspekty, które należy wziąć pod uwagę podczas oceny art. 21 ust. 12 pkt b)**

**I.2.2.1 Zmiany wymagające ponownej oceny wymogów bezpieczeństwa**

Proszę zwrócić uwagę, że pkt 7.1.2.2 ppkt 4) Załącznika I do Rozporządzenia (UE) 1302/2014 TSI LOC&PAS wskazuje, że: „*Bez uszczerbku dla ogólnej oceny bezpieczeństwa przewidzianej w art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797 w przypadku zmian wymagających ponownej oceny wymogów bezpieczeństwa określonych w pkt 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 i 4.2.5.5.9 stosuje się procedurę określoną w pkt 6.2.3.5. W tabeli 17 określono, kiedy wymagane jest nowe zezwolenie.”*

Tabela 17 Rozporządzenia (UE) 1302/2014 TSI LOC&PAS.

|  |
| --- |
| Pojazd pierwotnie oceniany według: |
|  | Pierwszej metody z pkt 6.2.3.5 ppkt 3 | Drugiej metody z pkt 6.2.3.5 ppkt 3 | Nie stosowano CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka |
| Zmiana oceniana według: | Pierwszej metody z pkt 6.2.3.5 ppkt 3 | Nowe zezwolenie nie jest wymagane | Sprawdzenie (1) | Nowe zezwolenie nie jest wymagane |
| Drugiej metody z pkt 6.2.3.5 ppkt 3 | Sprawdzenie (1) | Sprawdzenie (1) | Sprawdzenie (1) |
| Nie stosowano CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka | Niemożliwe | Niemożliwe | Niemożliwe |

(1) Słowo „sprawdzenie” oznacza, że wnioskodawca będzie stosował załącznik I do CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka w celu zademonstrowania, że zmieniony pojazd zapewnia taki sam lub wyższy poziom bezpieczeństwa. Ta demonstracja podlega niezależnej ocenie podmiotu oceniającego, jak określono
w CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Jeżeli podmiot ten stwierdzi, że w nowej ocenie bezpieczeństwa wykazano niższy poziom bezpieczeństwa lub że wynik jest niejasny, wnioskodawca występuje
o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu.

Powyższe warunki powiązanie są z art. 21 ust. 12 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797: szczególne wymagania określone w TSI, które powodują konieczność uzyskania nowego zezwolenia. Analiza określająca czy uruchomiony został (lub nie) art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797 powinna zostać przeprowadzona niezależnie. Innymi słowy, spełnienie wymogów pkt 7.1.2.2 z załącznika I do TSI LOC&PAS nie oznacza automatycznie, że art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy 2016/797 nie został uruchomiony.

Podczas udzielania odpowiedzi w polu c.3.3 formularza oba powyższe aspekty powinny zostać wzięte pod uwagę przy deklarowaniu czy art. 21 ust. 12 pkt b) dyrektywy 2016/797 został spełniony.

**I.2.2.2 Zmiany wymagające nowego badania niezawodności**

Analogicznie, pkt 7.1.2.2 ppkt 4a z załącznika I do TSI LOC&PAS wskazuje, że: *„Bez uszczerbku dla ogólnej oceny bezpieczeństwa przewidzianej w art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797, w przypadku zmian mających wpływ na wymogi określone
w pkt 4.2.4.9, 4.2.9.3.1 i 4.2.10.3.4, które wymagają przeprowadzenia nowego badania niezawodności, wymagane jest nowe zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, chyba że jednostka notyfikowana stwierdzi, iż wymogi dotyczące bezpieczeństwa objęte badaniem niezawodności zostały ulepszone lub utrzymane. W razie potrzeby jednostka notyfikowana uwzględni w swojej ocenie zmienioną dokumentację dotyczącą utrzymania i eksploatacji.”*

Powyższe warunki powiązanie są z art. 21 ust. 12 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797: szczególne wymagania określone w TSI, które powodują konieczność uzyskania nowego zezwolenia. Analiza określająca czy uruchomiony został (lub nie) art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797 powinna zostać przeprowadzona niezależnie. Innymi słowy, spełnienie wymogów pkt 7.1.2.2 z załącznika I do TSI LOC&PAS nie oznacza automatycznie, że art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy 2016/797 nie został uruchomiony.

Podczas udzielania odpowiedzi w polu c.3.3 formularza oba powyższe aspekty powinny zostać wzięte pod uwagę przy deklarowaniu czy art. 21 ust. 12 pkt b) dyrektywy 2016/797 został spełniony.

# I.3. Pojazdy z zakresu rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013 TSI WAG

**I.3.1. Zasadnicze cechy konstrukcyjne**

Table 11a Regulation (EU) 321/2013 WAG TSI

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Punkt TSI** | **Powiązana zasadnicza cecha konstrukcyjna** | **Parametr ERATV** | **Wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne?** | **Zmiany mające wpływ na podstawową cechę konstrukcyjną, nie sklasyfikowane jako zmiany zgodnie z art. 21 ust. 12 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797** | **Zmiany mające wpływ na podstawową cechę konstrukcyjną, sklasyfikowane jako zmiany zgodnie z art. 21 ust. 12 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797** |
| 4.2.2.1.1 Sprzęg końcowy | Typ sprzęgu końcowego | 4.9.1 Typ sprzęgu końcowego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana typu sprzęgu końcowego | Nie dotyczy |
| 4.2.3.1 Skrajnia | Profil odniesienia | 4.2.1 Profil odniesienia | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana profilu odniesienia, z którym pojazd jest zgodny |
|  | Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wypukłego | 4.8.5 Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wypukłego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana minimalnego dozwolonego promienia łuku pionowego wypukłego, z którym jednostka jest zgodna, o ponad 10 % | Nie dotyczy |
|  | Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wklęsłego | 4.8.6 Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wklęsłego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana minimalnego dozwolonego promienia łuku pionowego wklęsłego, z którym jednostka jest zgodna, o ponad 10 % | Nie dotyczy |
| 4.2.3.2. Zgodność z obciążalnością linii | Dopuszczalne obciążenie użytkowe w odniesieniu do poszczególnych kategorii linii | 4.5.1 Dopuszczalne obciążenie użytkowe w odniesieniu do poszczególnych kategorii linii | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana dowolnej pionowej charakterystyki obciążenia, w wyniku której następuje zmiana kategorii linii, z którą wagon jest zgodny | Nie dotyczy |
| 4.2.3.3 Zgodność z systemami detekcji pociągów | Zgodność z systemami detekcji pociągów | 4.14.1 Typy systemów detekcji pociągów, w odniesieniu do których pojazd został zaprojektowany i poddany ocenie | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana zadeklarowanej zgodności z co najmniej jednym z trzech systemów detekcji pociągów:Obwody toroweLiczniki osi* Pętle indukcyjne
 |
| 4.2.3.4 Monitorowanie stanu łożysk osi | Pokładowy system detekcji | 4.9.2 Monitorowanie stanu łożysk osi (wykrywanie przegrzanych maźnic) | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Montaż/demontaż pokładowych systemów detekcji |
| 4.2.3.5 Bezpieczeństwo podczas jazdy | Połączenie maksymalnej prędkości i maksymalnego niedoboru przechyłki, w odniesieniu do których jednostka została oceniona | 4.6.4 Połączenie maksymalnej prędkości i maksymalnego niedoboru przechyłki, w odniesieniu do których pojazd został oceniony | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Wzrost prędkości maksymalnej o więcej niż 15 km/h lub zmiana o więcej niż ± 10 % maksymalnego dopuszczalnego niedoboru przechyłki |
|  | Pochylenie poprzeczne szyny | 4.6.5 Pochylenie poprzeczne szyny | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana pochylenia poprzecznego szyny, z którym pojazd jest zgodny |
| 4.2.3.6.2 Charakterystyka zestawów kołowych | Rozstaw kół zestawu kołowego | 4.1.3 Rozstaw kół zestawu kołowego | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zmiana szerokości toru, z którą zestaw kołowy jest zgodny |
| 4.2.3.6.3 Charakterystyka kół | Minimalna wymagana eksploatacyjna średnica koła | 4.8.2 Minimalna eksploatacyjna średnica koła | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana minimalnej wymaganej eksploatacyjnej średnicy o więcej niż 10 mm | Nie dotyczy |
| 4.2.3.6.6 Systemy automatycznej zmiany rozstawu kół | System zmiany rozstawu kół zestawu kołowego | 4.1.11 System zmiany rozstawu kół zestawu kołowego | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana w jednostce prowadząca do zmiany w systemie zmiany rozstawu kół, z którym zestaw kołowy jest zgodny | Zmiana szerokości toru, z którą zestaw kołowy jest zgodny |
| 4.2.4.3.2.1 Hamulec służbowy | Droga hamowania | 4.7.6 W przypadku eksploatacji ogólnej:Procent masy hamującej (lambda) lub masa hamująca4.7.7 Hamulec służbowy: Przy maksymalnej sile hamowania służbowego: Droga hamowania, maksymalne opóźnienie, dla stanu obciążenia „masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym” przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana drogi hamowania o więcej niż ± 10%*Uwaga*: Można również wykorzystać takie elementy, jak procent masy hamującej (określany również jako współczynnik „lambda” lub „procent masy hamującej”), lub masa hamująca, i za pomocą obliczeń wyprowadzić je z profili opóźnienia (bezpośrednio lub za pośrednictwem drogi hamowania).Dopuszczalna zmiana jest taka sama (± 10 %) | Nie dotyczy |
|  | Maksymalne opóźnienie dla stanu obciążenia „masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej” | 4.7.7 Hamulec służbowy: Przy maksymalnej sile hamowania służbowego: Droga hamowania, maksymalne opóźnienie, dla stanu obciążenia „masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym” przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana o więcej niż ± 10 % w stosunku do maksymalnego średniego opóźnienia hamowania | Nie dotyczy |
| 4.2.4.3.2.2 Hamulec postojowy | Hamulec postojowy | 4.7.3.4 Hamulec postojowy | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zainstalowana/odinstalowana funkcja hamulca postojowego | Nie dotyczy |
| 4.2.4.3.3 Pojemność cieplna | Pojemność cieplna wyrażona jako:PrędkośćNachylenieDroga hamowania | 4.7.2.1.1 Przypadek referencyjny TSI | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Zgłoszono nowy przypadek referencyjny |
| 4.7.2.1.2 Prędkość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | Wersja niedozwolona |
| 4.7.2.1.3 Nachylenie (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | Wersja niedozwolona |
| 4.7.2.1.4 Odległość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | Wersja niedozwolona |
| 4.7.2.1.5 Czas (jeżeli nie określono odległości) (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | Wersja niedozwolona |
| 4.2.4.3.4 Zabezpieczenie przed poślizgiem kół (WSP) | Zabezpieczenie przed poślizgiem kół | 4.7.8 Zabezpieczenie przed poślizgiem kół | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Montaż/demontaż funkcji WSP |
| 4.2.5 Warunki środowiskowe | Zakres temperatury | 4.3.1 Zakres temperatury | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana zakresu temperatury (T1, T2, T3) | Nie dotyczy |
|  | Warunki śniegu, lodu i gradu | 4.3.3 Wystąpienia śniegu, oblodzenia i gradu | [ ]  Tak[ ]  Nie | Zmiana wybranego zakresu warunków „śniegu, lodu i gradu” (nominalne lub ciężkie) | Nie dotyczy |

**I.3.2. Aspekty, które należy wziąć pod uwagę podczas oceny art. 21 ust. 12 pkt b)**

**Bez uszczerbku dla ogólnej oceny bezpieczeństwa wymaganej zgodnie z art. 21 ust. 12 lit. b)** dyrektywy 2016/797, w przypadku zmian wymagających ponownej oceny wymogów bezpieczeństwa określonych w pkt 4.2.4.2 załącznika I do TSI WAG dla układu hamulcowego, nowe zezwolenie na wprowadzenie do obrotu będzie wymagane, chyba że zostanie spełniony jeden z poniższych warunków:

- układ hamulcowy po zmianie spełnia warunki C.9 i C.14 dodatku C

lub

- zarówno oryginalny, jak i zmieniony układ hamulcowy spełnia warunki bezpieczeństwa określone w pkt 4.2.4.2.

Powyższe warunki powiązanie są z art. 21 ust. 12 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797: szczególne wymagania określone w TSI, które powodują konieczność uzyskania nowego zezwolenia. Analiza określająca czy uruchomiony został (lub nie) art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797 powinna zostać przeprowadzona niezależnie. Innymi słowy, spełnienie wymogów pkt 7.2.2.2 (oraz 4.2.4.2) załącznika I do TSI WAG nie oznacza automatycznie, że art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy 2016/797 nie został uruchomiony.

# I.4. Pojazdy z zakresu rozporządzenia Komisji (UE) nr 2016/919 TSI CCS

**I.4.1. Zasadnicze cechy konstrukcyjne**

Tabela 7.1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 2016/919 TSI CCS

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Punkt TSI** | **Powiązane zasadnicze cechy konstrukcyjne** | **Parametr ERATV** | **Wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne?** | **3.  Zmiany niemające wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/545** | **4.  Zmiany mające wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne, lecz mieszczące się w dopuszczalnym zakresie parametrów, a zatem klasyfikowane zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545** | **5.  Zmiany mające wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne i niemieszczące się w dopuszczalnym zakresie parametrów, a zatem klasyfikowane zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) 2018/545** |
| 4.2.2 Funkcje pokładowego systemu ETCS | Zestaw specyfikacji wymienionych w załączniku A | 4.13.1.1 Pokładowe wyposażenie ETCS oraz zestaw specyfikacji z załącznika A do TSI „Sterowanie” | Wersja niedozwolona | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Użycie innego zestawu specyfikacji wymienionych w załączniku A |
| Wdrożenie pokładowego systemu ETCS | 4.13.1.7 ETCS – Wdrożenie pokładowe | Wersja niedozwolona | Spełnienie wszystkich warunków określonych w pkt 7.2.1a.2 (zmiana realizacji) | Nie dotyczy | Niespełnienie wszystkich warunków określonych w pkt 7.2.1a.2 (zmiana funkcjonalna) |
| Zarządzanie informacjami o kompletności pociągu | 4.13.1.9 Zarządzanie informacjami na temat kompletności pociągu | [ ]  Tak[ ]  Nie | Nie dotyczy | Dodanie lub usunięcie nadzoru nad ciągłością pociągu | Nie dotyczy |
| 4.2.17.1 Kompatybilność systemu ETCS | Kompatybilność systemu ETCS | 4.13.1.8 Kompatybilność systemu ETCS | [ ]  Tak[ ]  Nie | Nie dotyczy | Dodanie lub usunięcie potwierdzeń ESC po sprawdzeniu przez jednostkę notyfikowaną | Nie dotyczy |
| 4.2.4 Funkcje kolejowej łączności ruchomej – GSM-R4.2.4.2 Łączność głosowa i eksploatacyjna | Wzorzec dla GSM-R | 4.13.2.1 Pokładowa łączność głosowa GSM-R i jej wzorzec | Wersja niedozwolona | Użycie innego wzorca spełniającego wszystkie warunki określone w pkt 7.2.1a.3 | Nie dotyczy | Użycie innego wzorca niespełniającego wszystkich warunków określonych w pkt 7.2.1a.3 |
| Wdrożenie łączności głosowej i eksploatacyjnej | 4.13.2.6 Wdrażanie łączności głosowej i eksploatacyjnej | Wersja niedozwolona | Spełnienie wszystkich warunków określonych w pkt 7.2.1a.3 (zmiana realizacji) | Nie dotyczy | Niespełnienie wszystkich warunków określonych w pkt 7.2.1a.3 (zmiana funkcjonalna) |
| Konfiguracja karty SIM wspierająca funkcję grupy ID 555 | 4.13.2.12 karta SIM do łączności głosowej – wsparcie grupy ID 555 | [ ]  Tak[ ]  Nie | Nie dotyczy | Zmiana konfiguracji karty SIM wspierającej funkcję grupy ID 555 | Nie dotyczy |
| 4.2.17.2 Kompatybilność systemu radiowego | Kompatybilność systemu głosowej łączności radiowej | 4.13.2.5 Kompatybilność systemu głosowej łączności radiowej | [ ]  Tak[ ]  Nie | Nie dotyczy | Dodanie lub usunięcie potwierdzeń RSC po sprawdzeniu przez jednostkę notyfikowaną | Nie dotyczy |
| 4.2.4 Funkcje kolejowej łączności ruchomej – GSM-R 4.2.4.3 Przesyłanie danych na potrzeby ETCS | Wzorzec dla GSM-R | 4.13.2.7 Pokładowa radiowa transmisja danych GSM-R i jej wzorzec | Wersja niedozwolona | Użycie innego wzorca spełniającego wszystkie warunki określone w pkt 7.2.1a.3 | Nie dotyczy | Użycie innego wzorca niespełniającego wszystkich warunków określonych w pkt 7.2.1a.3 |
| Przesyłanie danych na potrzeby wdrożenia ETCS | 4.13.2.9 Wdrożenie przesyłania danych na potrzeby ETCS | Wersja niedozwolona | Spełnienie wszystkich warunków określonych w pkt 7.2.1a.3 (zmiana realizacji) | Nie dotyczy | Niespełnienie wszystkich warunków określonych w pkt 7.2.1a.3 (zmiana funkcjonalna) |
| 4.2.17.2 Kompatybilność systemu radiowego | Kompatybilność systemu radiowej wymiany danych | 4.13.2.8 Kompatybilność systemu danych radiowych | [ ]  Tak[ ]  Nie | Nie dotyczy | Dodanie lub usunięcie potwierdzeń RSC po sprawdzeniu przez jednostkę notyfikowaną | Nie dotyczy |
| 4.2.4 Funkcje kolejowej łączności ruchomej – GSM-R4.2.4.1 Funkcja łączności podstawowej | Karta SIM sieci macierzystej GSM-R | 4.13.2.10 Sieć macierzysta łączności głosowej GSM-R przy użyciu karty SIM | [ ]  Tak[ ]  Nie | Nie dotyczy | Zastąpienie karty SIM GSM-R zgodnej z TSI inną zgodną z TSI kartą SIM GSM-R w innej sieci macierzystej GSM-R | Nie dotyczy |
| 4.2.6.1 Kontrola pociągu ETCS i kontrola pociągu klasy B | Istniejący system kontroli pociągu klasy B | 4.13.2.11 Sieć macierzysta transmisji danych GSM-R przy użyciu karty SIM | [ ]  Tak[ ]  Nie | Wymagania dotyczące systemu klasy B leżą w zakresie odpowiedzialności odpowiedniego państwa członkowskiego | Wymagania dotyczące systemu klasy B leżą w zakresie odpowiedzialności odpowiedniego państwa członkowskiego | Dodanie lub usunięcie systemów kontroli pociągu klasy BWymagania dotyczące systemu klasy B leżą w zakresie odpowiedzialności odpowiedniego państwa członkowskiego |
| 4.2.5.1 Łączność radiowa z pociągiem | Istniejący system łączności radiowej klasy B | 4.13.2.3 Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja) | [ ]  Tak[ ]  Nie | Wymagania dotyczące systemu klasy B leżą w zakresie odpowiedzialności odpowiedniego państwa członkowskiego | Wymagania dotyczące systemu klasy B leżą w zakresie odpowiedzialności odpowiedniego państwa członkowskiego | Dodanie lub usunięcie istniejących systemów łączności radiowej klasy BWymagania dotyczące systemu klasy B leżą w zakresie odpowiedzialności odpowiedniego państwa członkowskiego |

**I.4.2. Warunki dotyczące zmiany funkcji pokładowego systemu ETCS, która nie ma wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne**

TSI CCS 7.2.1a.2. Warunki dotyczące zmiany funkcji pokładowego systemu ETCS, która nie ma wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne

|  |  |
| --- | --- |
| **Warunki dotyczące zmiany funkcji pokładowego systemu ETCS, która nie ma wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne** | **Warunki spełnione?** |
| 1. Docelowe funkcje[[12]](#footnote-12) pozostają bez zmian lub są doprowadzane do stanu oczekiwanego już podczas pierwotnej certyfikacji lub pierwotnego wydawania zezwolenia. | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 2. Interfejsy istotne dla bezpieczeństwa i zgodności technicznej pozostają bez zmian lub są doprowadzane do stanu oczekiwanego już podczas pierwotnej certyfikacji lub pierwotnego wydawania zezwolenia. | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 3. Wynik oceny bezpieczeństwa (np. analizy bezpieczeństwa zgodnie z normą EN 50126) pozostaje bez zmian. | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 4. W związku ze zmianą nie dodano żadnych nowych warunków stosowania dotyczących bezpieczeństwa ani ograniczeń interoperacyjności. | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 5. Jednostka oceniająca (dokonująca oceny ryzyka w ramach CSM), o której mowa w pkt 3.2.1, przeprowadziła niezależną ocenę oceny ryzyka dokonanej przez wnioskodawcę, a w jej ramach wykazała, że zmiana nie wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo. Wykazanie dokonane przez wnioskodawcę obejmuje dowody na to, że zmiana faktycznie koryguje przyczyny początkowego odchylenia funkcji. | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 6. Zmianę przeprowadza się w ramach systemu zarządzania jakością zatwierdzonego przez jednostkę notyfikowaną (np. zgodnie z modułami CH1, SH1, CD, SD). W przypadku innych modułów (np. CF, SF) uzasadnia się, że przeprowadzona weryfikacja pozostaje ważna[[13]](#footnote-13) | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 7. W ramach indywidualnego zarządzania konfiguracją definiuje się identyfikator systemu (określony w pkt 7.2.1a.1 ppkt 11), a część funkcjonalna pozostaje bez zmian po dokonaniu zmiany. | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 8. Zmiana stanowi część zarządzania konfiguracją wymaganego na mocy art. 5 rozporządzenia (UE) 2018/545. | [ ]  Tak[ ]  Nie |

**I.4.3. Warunki dotyczące zmiany pokładowych funkcji kolejowej łączności ruchomej, która nie ma wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne**

TSI CCS 7.2.1a.3. Warunki dotyczące zmiany pokładowych funkcji kolejowej łączności ruchomej, która nie ma wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne

|  |  |
| --- | --- |
| **Warunki dotyczące zmiany pokładowych funkcji kolejowej łączności ruchomej, która nie ma wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne** | **Warunki spełnione?** |
| 1. Docelowe funkcje[[14]](#footnote-14) pozostają bez zmian lub są doprowadzane do stanu oczekiwanego już podczas pierwotnej certyfikacji lub pierwotnego wydawania zezwolenia. | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 2. Interfejsy istotne dla zgodności technicznej pozostają bez zmian lub są doprowadzane do stanu oczekiwanego już podczas pierwotnej certyfikacji lub pierwotnego wydawania zezwolenia. | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 3. Zmianę przeprowadza się w ramach systemu zarządzania jakością zatwierdzonego przez jednostkę notyfikowaną (np. zgodnie z modułami CH1, SH1, CD, SD). W przypadku innych modułów (np. CF, SF) uzasadnia się, że przeprowadzona weryfikacja pozostaje ważna[[15]](#footnote-15) | [ ]  Tak[ ]  Nie |
| 4. Zmiana stanowi część zarządzania konfiguracją wymaganego na mocy art. 5 rozporządzenia (UE) 2018/545. | [ ]  Tak[ ]  Nie |

***Załącznik II: Parametry ERATV (do uzupełnienia jedynie w przypadku wniosku o wersję skompilowaną)***

Proszę uzupełnić wartości dla różnych parametrów wersji, które mają zostać skompilowane. W razie potrzeby proszę dodać/usunąć kolumny.

***II.1. Ogólne informacje odnośnie wersji do skompilowania***

W przypadku gdy wartość pozostaje taka sama dla wszystkich wersji, należy wpisać ją jedynie w kolumnie dla wersji 1.

|  | Różnice pomiędzy wersjami? | Wersja 1 | Wersja 2 | Wersja 3 | Wersja 4 | Wersja 5 | Wersja 6 | Wersja 7 | Wersja 8 | Wersja 9 | Wersja 10 | Komentarze |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. Kategoria | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. Podkategoria | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. Platforma | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4. Obszar użytkowania (Państwa członkowskie, sieci w każdym państwie członkowskim i stacje sąsiednich państwach położone w pobliżu granicy) |  ☐ Tak ☐ Nie ☐ nd.  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Brak zastosowania w przypadku kompilacji wersji powstałych w wyniku zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545 |
| 5. Odniesienie do pisemnej deklaracji wnioskodawcy potwierdzającej określenie obowiązujących wymogów (w tym wersja I data) | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6. Podmiot udzielający zezwolenia |  ☐ Tak ☐ Nie ☐ nd. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Brak zastosowania w przypadku kompilacji wersji powstałych w wyniku zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545 |
| 7. Zgodność z TSI  | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Proszę wskazać także przypadki niestosowania TSI, alternatywne specyfikacji, wybrane wymogi z nowszych wersji oraz inne punkty, które nie są przestrzegane |
| 8. Zgodność z przepisami krajowymi | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 9. Odniesienia do certyfikatów badania typu lub projektu | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 10. Data wydania zezwolenia |  ☐ Tak ☐ Nie ☐ nd. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Brak zastosowania w przypadku kompilacji wersji powstałych w wyniku zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545 |
| 11. Data utworzenia wpisu w ERATV | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 12. Odniesienie do dokumentu zezwolenia |  ☐ Tak ☐ Nie ☐ nd. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Brak zastosowania w przypadku kompilacji wersji powstałych w wyniku zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545 |
| 13. ESC | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 14. Ruch pomiędzy sąsiadującymi państwami członkowskimi (ruch transgraniczny) | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Proszę wskazać przypadki ruchu pomiędzy państwami członkowskimi już uwzględnione w istniejącym zezwoleniu oraz przypadki zmiany systemów na granicy (np. elektryfikacja, rozstaw kół, sygnalizacja, radio, itp.) już uwzględnione w istniejącym zezwoleniu. |

***II.2 Warunki użytkowania i inne ograniczenia***

W przypadku takiej samej wartości dla wszystkich wersji, należy ją wpisać jedynie dla parametru w wierszu dla wersji 1. Następnie należy opisać różnice, jeśli istnieją, dla pozostałych wersji, które mają zostać skompilowane. Jeśli nie ma różnic, proszę wpisać „brak różnic”.

|  | Ograniczenia kodowane | Ograniczenia niekodowane | Komentarze |
| --- | --- | --- | --- |
| Wersja 1 |  |  |  |
| Wersja 2 |  |  |  |
| Wersja 3 |  |  |  |
| Wersja 4 |  |  |  |
| Wersja 5 |  |  |  |
| Wersja 6 |  |  |  |
| Wersja 7 |  |  |  |
| Wersja 8 |  |  |  |
| Wersja 9 |  |  |  |
| Wersja 10 |  |  |  |

***II.3. Parametry techniczne ERATV wersji do skompilowania***

W przypadku gdy wartość pozostaje taka sama dla wszystkich wersji, należy wpisać ją jedynie w kolumnie dla wersji 1.

| Wartości parametrów technicznych ERATV | Kategoria pojazdu | Różnice pomiędzy wersjami? | Wersja 1 | Wersja 2 | Wersja 3 | Wersja 4 | Wersja 5 | Wersja 6 | Wersja 7 | Wersja 8 | Wersja 9 | Wersja 10 | Komentarze |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 4.1.1 | Liczba kabin maszynisty | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1.2.1 | Maksymalna prędkość konstrukcyjna | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1.3 | Rozstaw kół zestawu kołowego | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1.5 | Maksymalna liczba pociągów zespołowych lub lokomotyw sprzężonych razem w ramach eksploatacji wielokrotnej | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1.11 | System zmiany rozstawu kół zestawu kołowego | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1.12 | Liczba pojazdów składających się na stały skład (dotyczy wyłącznie składu stałego) | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.2.1 | Profil odniesienia | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.3.1 | Zakres temperatury | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.3.3 | Wystąpienia śniegu, oblodzenia i gradu | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.4.1 | Kategoria bezpieczeństwa przeciwpożarowego | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.1  | Dopuszczalne obciążenie użytkowe w odniesieniu do poszczególnych kategorii linii | Wagony towarowe | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.2.1 | Masa projektowa w stanie gotowości do eksploatacji | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.2.2 | Masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.2.3 | Masa projektowa przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.3.1 | Statyczny nacisk osi w stanie gotowości do eksploatacji | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.3.2 | Statyczny nacisk osi przy normalnym obciążeniu użytkowym | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.3.3 | Statyczny nacisk osi przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.3.4 | Położenie osi na całej długości jednostki (odstęp między osiami):a: Odległość między osiamib: Odległość od osi końcowej do końca najbliższej płaszczyzny sprzęguc: Odległość między dwiema osiami wewnętrznymi | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.5 | Masa całkowita pojazdu (dla każdego pojazdu składającego się na daną jednostkę) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.6 | Masa na koło | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.6.4 | Połączenie maksymalnej prędkości i maksymalnego niedoboru przechyłki, w odniesieniu do których pojazd został oceniony | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.6.5 | Pochylenie poprzeczne szyny | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.1 | Maksymalne średnie opóźnienie | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.2.1.1 | Przypadek referencyjny TSI | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.2.1.2 | Prędkość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.2.1.3 | Nachylenie (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.2.1.4 | Odległość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.2.1.5 | Czas (jeżeli nie określono odległości) (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego) | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.2.1.6 | Maksymalna pojemność cieplna hamulców | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.3.3 | Maksymalne nachylenie toru, na którym jednostka jest unieruchomiona wyłącznie przy użyciu hamulca postojowego (jeżeli pojazd jest w niego wyposażony) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.3.4  | Hamulec postojowy | Wagony towarowe | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.4.1.1 | Szynowy hamulec wiroprądowy zainstalowany | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.4.1.2 | Możliwość uniemożliwienia użycia szynowego hamulca wiroprądowego (jedynie w przypadku gdy szynowy hamulec wiroprądowy jest zainstalowany) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.4.2.1 | Szynowy hamulec magnetyczny zainstalowany | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.4.2.2 | Możliwość uniemożliwienia użycia szynowego hamulca magnetycznego (jedynie w przypadku gdy hamulec magnetyczny jest zainstalowany) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.4.3.1 | Hamulec odzyskowy zainstalowany | Pojazdy trakcyjne i specjalne | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.4.3.2 | Możliwość uniemożliwienia użycia hamulca odzyskowego (jedynie w przypadku gdy hamulec odzyskowy jest zainstalowany) | Pojazdy trakcyjne i specjalne | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.5 | Hamulec bezpieczeństwa: Droga hamowania i profil opóźnienia dla każdego stanu obciążenia dla danej konstrukcyjnej prędkości maksymalnej | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.6 | W przypadku eksploatacji ogólnej:Procent masy hamującej (lambda) lub masa hamująca | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.7 | Hamulec służbowy:Przy maksymalnej sile hamowania służbowego: Droga hamowania, maksymalne opóźnienie, dla stanu obciążenia „masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym” przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7.8 | Zabezpieczenie przed poślizgiem kół | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.8.1 | Długość pojazdu | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.8.2 | Minimalna eksploatacyjna średnica koła | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.8.4 | Minimalny dozwolony promień łuku poziomego | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.8.5 | Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wypukłego | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.8.6 | Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wklęsłego | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.9.1 | Typ sprzęgu końcowego | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.9.2 | Monitorowanie stanu łożysk osi (wykrywanie przegrzanych maźnic) | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.1 | System zasilania (napięcie i częstotliwość) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.4 | Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju (należy określić w odniesieniu do każdego systemu prądu stałego, do jakiego przystosowany jest pojazd) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.5 | Wysokość współdziałania pantografu z przewodami jezdnymi (mierzona od poziomu główki szyny) (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.6 | Geometria ślizgacza pantografu (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.7 | Liczba pantografów stykających się z siecią trakcyjną (ST) (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.8 | Najkrótsza odległość między dwoma pantografami stykającymi się z siecią trakcyjną (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) należy określić w odniesieniu do eksploatacji jednokrotnej oraz, w stosownych przypadkach, wielokrotnej) (jedynie w przypadku gdy liczba uniesionych pantografów jest większa niż 1) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.10 | Materiał nakładek stykowych pantografu, w jaki pojazd może być wyposażony (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.11 | Zainstalowane urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu (ADD) (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.14 | Pojazdy elektryczne wyposażone w funkcję ograniczania mocy lub prądu | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.10.15 | Średnia siła nacisku | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.12.3.1 | Wysokości peronów, do których przystosowany jest pojazd | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.1.1 | Pokładowe wyposażenie ETCS oraz zestaw specyfikacji z załącznika A do TSI „Sterowanie” | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.1.5 | Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.1.7 | ETCS – Wdrożenie pokładowe | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.1.8 | Kompatybilność systemu ETCS | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.1.9 | Zarządzanie informacjami na temat kompletności pociągu | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.1 | Pokładowa łączność głosowa GSM-R i jej wzorzec | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.3 | Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja) | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.5 | Kompatybilność systemu głosowej łączności radiowej | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.6 | Wdrażanie łączności głosowej i eksploatacyjnej | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.7 | Pokładowa radiowa transmisja danych GSM-R i jej wzorzec | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.8 | Kompatybilność systemu danych radiowych | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.9 | Wdrożenie przesyłania danych na potrzeby ETCS | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.10 | Sieć macierzysta łączności głosowej GSM-R przy użyciu karty SIM | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.11 | Sieć macierzysta transmisji danych GSM-R przy użyciu karty SIM | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.13.2.12 | karta SIM do łączności głosowej – wsparcie grupy ID 555 | Wszystkie oprócz wagonów towarowych | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.14.1 | Typy systemów detekcji pociągów, w odniesieniu do których pojazd został zaprojektowany i poddany ocenie | Wszystkie | [ ]  Tak[ ]  Nie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1. W przypadku gdy nowy typ jest tworzony w ramach opcji c.1 jako rezultat nowego zezwolenia lub rozszerzenia obszaru użytkowania (decyzją posiadacza zezwolenia lub gdy podmiot zarządzający zmianą nie jest posiadaczem zezwolenia), opcji c.2, opcji c.3 lub opcji c.4, w ERATV zastosowanie ma tryb nadzwyczajny. Pozwala to na pozostawienie pustych obowiązkowych pól w ERATV. Gdy nowy typ jest rezultatem pierwszego zezwolenia, w ERATV zastosowanie ma tryb normalny. [↑](#footnote-ref-1)
2. Dla wersji wersji, która została wprowadzona do obrotu na podstawie dyrektywy 2008/57/EC (trzeci pakiet kolejowy), należy zastosować w ERATV opcję „New version of a registered type Directive 2008/57/EC”. Wersje wersji utworzonych na podstawie dyrektywy (UE) 2016/797 (czwarty pakiet kolejowy) są niedozwolone. Analogicznie, warianty wersji utworzonych na podstawie dyrektywy (UE) 2008/57/EC są niedozwolone. [↑](#footnote-ref-2)
3. Proszę zweryfikować czy mające zastosowanie przepisy (TSI, przepisy krajowe, inne przepisy UE) nie powodują nieważności zezwolenia dla typu pojazdu. W szczególności, jeśli zmiana dotyczy sterowania, proszę zwrócić uwagę, że TSI CCS, zmienione przez rozporządzenie (UE) 2019/776, dla wszystkich typów wyposażonych w pokładowy ERTMS Baseline 2 (B2) wymaga odnowienia zezwolenia. [↑](#footnote-ref-3)
4. Krótki, ale precyzyjny opis zmian w wersji w porównaniu z nadrzędnym typem lub wariantem typu, na tyle szczegółowy by zrozumieć techniczny wpływ zmiany (np. konieczne do zastosowania modyfikacje techniczne). Proszę wpisać „nie dotyczy” jeśli wpis nie ma związku ze zmianą (np. wersja powstała w wyniku dodania potwierdzeń ESC). Jeśli nie ma wystarczająco dużo miejsca w formularzu by poprawnie opisać zmianę, proszę dołączyć opis w osobnym dokumencie, załączyć go do formularza i dodać odniesienie do dokumentu w punkcie c.3.2. Nawet w takim przypadku proszę o dodanie krótkiego opisu. [↑](#footnote-ref-4)
5. Więcej szczegółów w sekcjach 1.2 i 2.2 Załącznika I do tego formularza. Proszę wybrać “Nie” jeśli wpis nie ma związku ze zmianą (np. wersja powstała w wyniku dodania potwierdzeń ESC). [↑](#footnote-ref-5)
6. Proszę opisać proces prowadzący do osiągnięcia konkluzji, że zmiana nie ma potencjału by niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo (zanim zostanie zaimplementowana, zweryfikowana i zwalidowana). W szczególności, jeśli pisemna deklaracja uwzględniona w Załączniku I I.1 zawiera różnice spowodowane zmianą w raporcie AsBo. [↑](#footnote-ref-6)
7. Zasadnicze Cechy Konstrukcyjne, opisane w tabelach 17a & 17b TSI LOC&PAS (rozporządzenie (UE) 1302/2014), tabeli 11a TSI WAG (rozporządzenie (UE) 321/2013), tabeli 7.1 TSI CCS (rozporządzenie (UE) 2016/919) oraz w art. 48 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545. Proszę wpisać “Nie dotyczy” jeśli wpis nie ma związku ze zmianą. [↑](#footnote-ref-7)
8. Jedynie w przypadku gdy mają zastosowanie zapisy pkt 7.1.4 załącznika do TSI Loc&Pas lub pkt 7.2.2.4 załącznika do TSI WAG, dotyczące rozszerzenia obszaru użytkowania pojazdów wprowadzonych do obrotu na podstawie dyrektywy (UE) 2008/57/EC lub gdy pojazdy były użytkowane przed 19 lipca 2010 r., wnioskodawca używa alternatywnych specyfikacji. W pozostałych przypadkach proszę wpisać “Brak zastosowania”. [↑](#footnote-ref-8)
9. Brak zastosowania w przypadku kompilacji wersji powstałych w wyniku zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545. [↑](#footnote-ref-9)
10. Krótkie i zwięzłe wyjaśnienie. Nie ma potrzeby dostarczać dowodów. [↑](#footnote-ref-10)
11. Skumulowany efekt różnych zmian sklasyfikowanych jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit c) dla tego samego parametru ERATV w porównaniu z typem/wariantem typu z którego pochodzą wszystkie wersje powinien zostać wzięty pod uwagę przy analizowaniu progów dozwolonych w mającym zastosowanie TSI. [↑](#footnote-ref-11)
12. Docelowe funkcje oznaczają funkcje systemu ETCS, które zostały ocenione w certyfikacie WE podsystemu. Uznaje się, że opinie techniczne publikowane przez Agencję, które korygują błędy w TSI, określają stan funkcji oczekiwany już podczas pierwotnej certyfikacji lub pierwotnego wydawania zezwolenia [↑](#footnote-ref-12)
13. Wszystkie czynności wymagane w celu modyfikacji, które przeprowadza się poza systemem zarządzania jakością zatwierdzonym przez jednostkę notyfikowaną, mogą wymagać przeprowadzenia przez jednostkę notyfikowaną dodatkowych badań lub testów. [↑](#footnote-ref-13)
14. Docelowe funkcje oznaczają funkcje łączności ruchomej, które zostały ocenione w certyfikacie WE podsystemu. Uznaje się, że opinie techniczne publikowane przez Agencję, które korygują błędy w TSI, określają stan funkcji oczekiwany już podczas pierwotnej certyfikacji lub pierwotnego wydawania zezwolenia. [↑](#footnote-ref-14)
15. Wszystkie czynności wymagane w celu modyfikacji, które przeprowadza się poza systemem zarządzania jakością zatwierdzonym przez jednostkę notyfikowaną, mogą wymagać przeprowadzenia przez jednostkę notyfikowaną dodatkowych badań lub testów. [↑](#footnote-ref-15)