

Weszły w życie zmiany TSI

28.09.2023

Od 28 września 2023 r. obowiązują zmiany Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI). Na stronie Urzędu Transportu Kolejowego sukcesywnie informujemy o ważnych dla rynku zmianach. Jedną z nich są przepisy przejściowe w TSI „Sterowanie” (TSI CCS) oraz zmiany dotyczące TSI „Energia” (TSI ENE), „Infrastruktura” (TSI INF), „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” (TSI PRM).

Komisja Europejska opublikowała:

- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919.

Zamykają one trwający od 2020 r. proces pracy nad zmianami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, których wspólnym mianownikiem jest cyfryzacja kolei oraz ekologia w transporcie towarowym.

Wejście w życie nowego TSI CCS a aktualne i przyszłe inwestycje infrastrukturalne

Nowe Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności w zakresie podsystemu „Sterowanie” (TSI CCS 2023) w dodatku B zawiera szereg przepisów przejściowych mających zastosowanie nie tylko dla aktualnych i przyszłych inwestycji infrastrukturalnych, ale również dla obecnie eksploatowanych instalacji ETCS i GSM-R.

1. Korekty zidentyfikowanych niedopuszczalnych błędów instalacji ETCS i GSM-R

Najważniejszą grupę stanowią zasady dotyczące wprowadzania do instalacji podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” korekt zidentyfikowanych niedopuszczalnych błędów. Zasady te rozbito na dwie grupy.

Pierwsza dotyczy instalacji już eksploatowanych oraz projektów będących na zaawansowanym etapie realizacji.

W tym przypadku pierwszy krok stanowi (zgodnie z punktem 7.2.10.3.1 TSI CCS 2023) rejestracja w rejestrze RINF przez zarządcę infrastruktury, które korekty błędów mają zastosowanie. Dane te rejestruje się najpóźniej 12 miesięcy po wejściu w życie TSI (tj. do 28 września 2024 r.) . Następnie następuje faza wdrożenia zarejestrowanych korekt, przy czym:

- producenci składników interoperacyjności mają 18 miesięcy od publikacji decyzji zarządcy infrastruktury (należy przez to rozumieć, zgodnie z informacją uzyskaną z Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, wskazaną powyżej rejestrację w RINF) na wdrożenie w nich zestawu korekt,
- wdrożenie korekt w podsystemie musi nastąpić w ciągu 2 lat od publikacji decyzji zarządcy infrastruktury, jeśli wdrożenie tych korekt nie niesie ze sobą obowiązku uzyskania nowego zezwolenia,
- wdrożenie korekt w podsystemie musi nastąpić w ciągu 2 lat i 6 miesięcy od publikacji decyzji zarządcy

infrastruktury, jeśli wdrożenie tych korekt niesie ze sobą obowiązek uzyskania nowego zezwolenia

Druga grupa zasad dotyczy projektów przyszłych oraz tych obecnie realizowanych, które nie zostały uznane za projekty na zaawansowanym etapie realizacji.

Tu reguły są następujące:

- podsystemy „Sterowanie - urządzenia przytorowe” oddane do eksploatacji po wejściu w życie TSI CCS 2023 (tj. po 28 września 2023 r.), które nie znajdują się na zaawansowanym etapie realizacji, muszą bezpośrednio spełniać utrzymany zestaw specyfikacji TSI CCS 2023 (czyli specyfikacje wskazane w dodatku A do TSI skorygowane przez opinie techniczne wydane zgodnie z art. 10 rozporządzenia 2016/796);
- te same zasady obowiązują w sposób naturalny dla składników interoperacyjności - składniki interoperacyjności urządzeń przytorowych ERTMS zintegrowane z podsystemem „Sterowanie - urządzenia przytorowe”, w przypadku których projekt nie znajduje się na zaawansowanym etapie realizacji, muszą bezpośrednio spełniać utrzymany zestaw specyfikacji tej TSI (analogicznie jak powyżej).

2. Kolejna grupa reguł zawartych w załączniku B do TSI CCS 2023 to zasady dotyczące zawartych w nim nowości (określonych jako „udoskonalenia”) dla podsystemu „Sterowanie - urządzenia przytorowe”.

Po pierwsze - nowe funkcje ETCS (zawarte w nowych wersjach systemu od 2.2 do 3.0), ale również automatyczne prowadzenie pociągu (ATO), czy przyszły system radiokomunikacji kolejowej (FRMCS) należy traktować jako funkcje opcjonalne i ich zgodność z TSI jest obowiązkowa tylko wtedy, gdy są wdrażane.

Po drugie wskaźniki przytorowe systemu ERTMS (które po raz pierwszy w nowym TSI są składnikami interoperacyjności) mają być zgodne z normą EN 16494 (zamiast ze specyfikacją

06E068) jeśli są instalowane:

- po raz pierwszy (nie jako staroużyteczne) na linii wyposażonej/wyposażanej w ERTMS (nie dotyczy projektów na zaawansowanym etapie rozwoju) lub
- w trakcie odnowienia lub modernizacji podsystemu „Infrastruktura” na linii wyposażonej w ERTMS (nie dotyczy projektów na zaawansowanym etapie rozwoju).

3. Dalsza grupa przepisów przejściowych dotyczy częściowego spełnienia wymagań TSI (zgodne z dotychczasowymi punktami 6.1.1.3 i 6.4.3 rozporządzenia (UE) 2016/919).

Zapisy w TSI CCS 2023 są wycofane – natomiast zgodnie z załącznikiem B zapis o wykreśleniu tych przepisów wchodzi w życie po upływie 7 lat od wejścia w życie TSI CCS (czyli po 28 września 2030 r.). Po tej dacie nie będzie można wprowadzać do obrotu składników interoperacyjności oraz wprowadzać do eksploatacji podsystemów, które nie wdrażają wszystkich funkcji, interfejsów i parametrów eksploatacyjnych określonych w rozdziale 4 TSI CCS 2023. Przykładowo: nie będzie wolno wprowadzić do obrotu i wprowadzić do eksploatacji w podsystemie centrum sterowania radiowego (RBC) nie realizującego interfejsu i funkcji powiązania z innym RBC (tzw. handover), nawet w sytuacji, gdy użytkownik nie będzie planował z niej skorzystać. Ważne jest również to, że zapis ten należy czytać w powiązaniu z opisanym wyżej zapisem dotyczącym „udoskonalień” w ETCS, które bezwzględnie pozostają opcjonalne.

4. Stosowanie dotychczasowych zestawów specyfikacji

Zapisy załącznika B TSI CCS 2023 dają również możliwość stosowania dla projektów dotyczących ETCS dotychczasowych zestawów specyfikacji zawartych w załączniku A do rozporządzenia (UE) 2016/919. Sieci, w których wdraża się i eksploatuje linie ETCS zgodnie z poprzednim zestawem

specyfikacji nr 1 (określonym w tabeli A2.1 w załączniku A do poprzedniej wersji TSI CCS), liczące więcej niż 1000 km lub 25% eksploatowanych lub budowanych korytarzy sieci bazowej przed dniem 31 grudnia 2020 r., mogą w drodze wyjątku nadal stosować te specyfikacje ETCS do celów dopuszczania do eksploatacji przez 7 lat po publikacji TSI CCS 2023 (czyli do 8 września 2030) w przypadku nowych projektów i przez 10 lat po wejściu w życie TSI CCS 2023 (czyli do 28 września 2033) w przypadku projektów modernizacji lub odnowienia w sieci. Muszą jednak zostać spełnione następujące warunki:

- w terminie 2 lat od daty publikacji TSI CCS 2023 (czyli do 8 września 2025) Komisji Europejskiej przesłano powiadomienie o zamiarze stosowania poprzedniego zestawu specyfikacji nr 1 oraz zamierzony zakres i plan;
- zarządca infrastruktury musi zapewnić, aby na liniach tych wdrożono wszystkie środki korygowania błędów umożliwiające zgodność wyposażenia pokładowego ETCS z TSI CCS 2023 (w tym korekty błędów urządzeń pokładowych) w celu zapewnienia normalnej eksploatacji;
- zarządca infrastruktury wdraża stosowne korekty błędów oraz zharmonizowane lub równoważne środki zaradcze zawarte w opiniach Agencji lub opublikowanych wydaniach specyfikacji;
- ponadto w przypadku wszelkich modyfikacji infrastruktury zgodnej z poprzednim zestawem specyfikacji nr 1 należy zapewnić, aby powyższe warunki również były spełnione.

Sieci, w których wdraża się i eksploatuje linie ETCS zgodnie z poprzednimi zestawami nr 2 i 3 określonymi w tabeli A2.2 i tabeli A2.3 w załączniku A do poprzedniej wersji TSI CCS przed wejściem w życie TSI CCS 2023 (tj. przed 28 września 2023), mogą, w drodze wyjątku, nadal stosować te specyfikacje na potrzeby dopuszczania do eksploatacji przez 7 lat po publikacji TSI (tj. do 8 września 2030 r.) w przypadku nowych projektów i

przez 10 lat po wejściu w życie TSI (tj. do 28 września 2033 r.) w przypadku projektów modernizacji lub odnowienia w sieci pod następującymi warunkami:

- zarządca infrastruktury musi zapewnić, aby na liniach tych wdrożono wszystkie środki korygowania błędów umożliwiające zgodność wyposażenia pokładowego ETCS z TSI CCS 2023 (w tym korekty błędów urządzeń pokładowych) w celu zapewnienia normalnej eksploatacji;
- zarządca infrastruktury wdraża stosowne korekty błędów oraz zharmonizowane lub równoważne środki zaradcze zawarte w opiniach Agencji lub opublikowanych wydaniach specyfikacji;
- ponadto w przypadku wszelkich modyfikacji infrastruktury zgodnej z poprzednim zestawem specyfikacji nr 2 i 3 należy zapewnić, aby powyższe warunki również były spełnione.

Przepisy przejściowe w TSI ENE, INF, PRM

W przypadku TSI INF i TSI ENE założenia dla zmian okresu przejściowego nie zostały umieszczone w żadnym dodatku. Z kolei założenia wskazane w tabeli P.1. dodatku P TSI PRM nie mają zastosowania do Infrastruktury.

Zgodnie z pkt 7.2. i 7.3. TSI INF i TSI ENE najnowszą TSI stosuje się do nowego podsystemu (rozumianego zgodnie z pkt 7.2.2 obu TSI) jak też do podsystemu lub jego części, które są modernizowane lub odnawiane.

Podobnie ta kwestia została ujęta w pkt 7.1.1. TSI PRM zgodnie z którymi najnowszą TSI ma zastosowanie do wszystkich nowych stacji objętych zakresem, jak też części które są odnawiane i modernizowane (zgodnie z pkt 7.2.2. TSI PRM, który zachowuje dotychczasowe brzmienie).

Zgłoszenie projektów na zaawansowanym etapie realizacji – termin 28 września 2024

Zgodnie z art. 25e ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, wydaje się według stanu prawnego obowiązującego w dniu złożenia wniosku o wydanie tego zezwolenia.

W związku z czym inwestycje dla których wnioski o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji został złożony po 27 września 2023 r. powinny mieć wykazaną zgodność z nową lub zmienioną wersją TSI.

Państwa członkowskie mogą zezwolić wnioskodawcy na niestosowanie jednej lub więcej Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności lub ich części. Może to nastąpić w przypadku jakiegokolwiek elementu będącego na zaawansowanym etapie realizacji lub będącego przedmiotem realizowanego kontraktu w dniu rozpoczęcia stosowania danych TSI.

Projekt na zaawansowanym etapie realizacji wg dyrektywy 2016/797 oznacza każdy projekt, który znajduje się na tak zaawansowanym etapie planowania lub realizacji, że zmiany w zakresie specyfikacji technicznych mogłyby zagrozić planowej rentowności projektu.

Listę projektów na zaawansowanym etapie realizacji Prezes UTK musi zgłosić do Komisji europejskiej najpóźniej 28 września 2024 r.

W związku z tym, że oba rozporządzenia są bezpośrednio stosowane, nie wystarczy zgłoszenie listy projektów będących na zaawansowanym etapie realizacji, w celu niestosowania nowych TSI.

W takim przypadku należy złożyć wniosek o odstępstwo zgodnie z art. 25f ust. 1 pkt 1) ustawy o transporcie kolejowym wraz z dokumentacją zawierającą uzasadnienie tego wniosku i wyszczególniającą alternatywne przepisy, jakie wnioskodawca zamierza stosować w miejsce niestosowanego TSI.

Zbiór informacji i dokumentów, które należy przekazać wraz wnioskiem określony został w rozporządzeniu 2020/424.

Więcej informacji dot. wniosku o odstępstwie można znaleźć na [stronie UTK](#).

Podstawa prawna:

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (OJ L 138, 26.5.2016, p. 44-101),
<http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 (OJ L 222, 8.9.2023, p. 88-379),
http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów

