

Andrzej Harassek

# Europejska Agencja Kolejowa i rozwój TSI dla europejskiej sieci kolejowej

Z powodów historycznych europejska sieć kolejowa jest wciąż mieszaniną krajowych systemów, jakie rozwijały się przez ostatnie już prawie 200 lat. Koleje poszczególnych państw były budowane zgodnie z przyjętymi w tych krajach zasadami, niezależnie i oddzielnie od siebie. Skutkiem tego była różnorodność rozwiązań technicznych, eksploatacyjnych i organizacyjnych, stosowanych w różnych krajach, a czasem nawet wewnątrz jednego państwa. To różnicowanie, aczkolwiek niesprawiające większych problemów w komunikacji wewnątrz poszczególnych krajów, jest jednak poważną przeszkodą w ruchu międzynarodowym. Jest też poważną barierą dla rozwoju wspólnego rynku producentów i usług.

Unia Europejska już dawno dostrzegła ten problem i podjęła działania zmierzające do ułatwienia swobodnego i niezakłóconego międzynarodowego ruchu kolejowego. Powstała nowa koncepcja „interoperacyjności”. Oznacza ona nie tylko warunki do wymiany wagonów pasażerskich i towarowych pomiędzy poszczególnymi zarządami kolejowymi, ale w szerszym sensie, możliwość nieskrępowanego przejazdu pociągów między różnymi krajami i różnymi sieciami kolejowymi.

## Interoperacyjność europejskiego systemu kolejowego

Interoperacyjność europejskiego systemu jest postrzegana jako kluczowy czynnik, wspierający dalszy rozwój transportu kolejowego i przyczyniający się do zwiększenia jego konkurencyjności w stosunku do innych rodzajów transportu. Mając to na uwadze, Rada Unii Europejskiej przyjęła dyrektywę 96/48/WE z 23 lipca 1996 roku o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości [1]. Pięć lat później Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę 2001/16/WE z 19 marca 2001 roku o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej [2]. Obie te dyrektywy zostały później zmienione w 2004 [3] i 2007 [4] roku. W roku 2008 dyrektywy interoperacyjności kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych zostały zastąpione dyrektywą 2008/57/WE z 17 czerwca 2008, obejmującą cały europejski system kolejowy [5]. W 2016 roku spodziewane jest wejście w życie tzw. IV Pakietu Kolejowego, w ramach którego znajdzie się również nowa dyrektywa interoperacyjności.

Ponieważ interoperacyjność zależy między innymi od harmonizacji i ujednoczenia pewnych parametrów, zarówno pojazdów, jak i instalacji stałych, konieczne było opracowanie odpowiednich specyfikacji. Zostały one nazwane **technicznymi specyfikacjami interoperacyjności** (TSI – *technical specifications for interoperability*). Obie dyrektywy interoperacyjności stanowiły podstawę dla rozwoju i przyjęcia serii TSI, obejmujących zarówno koleje dużych prędkości, jak i konwencjonalne.

Zgodnie z zasadami „nowego podejścia” akty prawne powinny być ograniczone do tzw. „wymagań zasadniczych”. Specyfika transportu kolejowego wymaga jednakże zdefiniowania również pewnych parametrów technicznych w celu zapewnienia interoperacyjności. Ogólne ramy prawne interoperacyjności są przedstawione na rys. 1.

Przyjrzyjmy się teraz temu, czym są TSI, jaki jest ich cel i jak powinny być one stosowane?

TSI jest aktem prawnym wydanym przez Komisję Europejską, dawniej w formie decyzji KE, a ostatnio jako rozporządzenie. Wymagania zawarte w TSI mają zastosowanie do wszystkich podsystemów i komponentów objętych zakresem stosowania danej TSI. W tym kontekście pod pojęciem „podsystem” rozumie się przedmiot (np. obiekt, budowla, instalacja czy pojazd) podlegający dopuszczeniu do eksploatacji zgodnie z odpowiednimi postanowieniami dyrektywy interoperacyjności.

Jak już wspomniano, celem TSI jest przyczynienie się do interoperacyjności europejskiego systemu kolei przez zdefiniowanie i zapewnienie „optymalnego stopnia harmonizacji” (art. 1 dyrektywy 2008/57/KE). Warto przy tym zauważyć, że optymalny stopień harmonizacji nie oznacza wcale pełnego ujednoczenia parametrów. W TSI nie należy starać się normować wszystkiego, lecz tylko to, co jest niezbędne dla osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei europejskich. Parametry, jakie należy zharmonizować, obejmują w pierwszej kolejności zagadnienia związane z kompatybilnością taboru z liniami kolejowymi. Oprócz elementów dotyczących powiązań podsystemów kolejowych, niektóre parametry mogą też być ujednoczone dla zapewnienia wzajemnego uznawania urządzeń między poszczególnymi państwami. Dotyczy to oczywiście przede wszystkim pojazdów, gdzie takie ujednoczone wymagania są konieczne dla stworzenia wspólnego rynku taboru kolejowego oraz dla zapobieżenia wprowadzaniu przez państwa członkowskie dodatkowych wymagań, jakie mogłyby stanowić barierę w swobodnym ruchu między krajami pojazdów zgodnych z TSI.

TSI jest zestawem obowiązkowych, generalnie funkcjonalnych wymagań, których celem jest zapewnienie interoperacyjności przy jednoczesnym spełnieniu wymagań zasadniczych, jakie są wymienione w załączniku III dyrektywy 2008/57/KE. Biorąc to pod uwagę, należy pamiętać, że TSI nie jest podręcznikiem projektowania. Nie da się zaprojektować obiektu czy pojazdu kolejowego wyłącznie w oparciu o TSI. Projektant i wykonawca lub producent urządzeń kolejowych musi oprócz TSI uwzględnić także wymagania innych obowiązujących aktów prawnych. Te akty to m.in. krajowe

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



Rys. 1. Ogólne ramy prawne interoperacyjności (ERA)

przepisy techniczne dotyczące kolejnictwa, które wciąż pozostają w mocy z powodów historycznych (np. związane ze „szczególnymi przypadkami”, o czym będzie mowa dalej). Takie przepisy muszą być przez państwo członkowskie zgłoszone (notyfikowane) Komisji Europejskiej. Poza tym obowiązują inne ogólne przepisy, mające zastosowanie również do kolei, jak na przykład przepisy dotyczące ochrony środowiska, kompatybilności elektromagnetycznej, wymagania sanitarne itd. itp. Oczywiście projekt nowego obiektu, pojazdu czy urządzenia musi również uwzględniać potrzeby i oczekiwania klienta, zwykle wyrażone w specyfikacji użytkowej i technicznej. Z oczywistych względów te ostatnie wymagania nie są objęte żadnymi dokumentami prawnymi. Na rysunku 2 pokazana jest rola i usytuowanie różnych dokumentów, mających zastosowanie do systemu kolejowego.

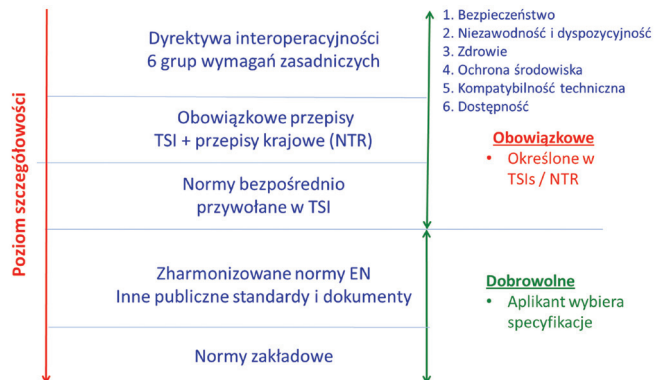
Inną istotną sprawą, o jakiej należy pamiętać, to to, że TSI stosuje się do wszystkich nowych, modernizowanych i odnawianych podsystemów kolejowych w obrębie zakresu danej TSI, ale zasadniczo nie stosuje się do podsystemów istniejących, już eksploatowanych w chwili wejścia w życie TSI. Jednakże, gdy eksploatowany podsystem podlega modernizacji lub odnowieniu, TSI mają zastosowanie w pewnym zakresie, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami dyrektywy interoperacyjności i właściwej TSI.

TSI mogą być podzielone na dwie grupy: funkcjonalne i strukturalne. Funkcjonalne TSI dotyczą funkcjonalnych podsystemów kolejowych, jak jest to zdefiniowane w aneksie II dyrektywy interoperacyjności 2008/57/KE: ruch kolejowy i zarządzanie oraz aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych. W skład grupy TSI strukturalnych wchodzi specyfikacje dotyczące podsystemów: infrastruktura, energia oraz tabor kolejowy. Niektóre TSI, jak te dotyczące osób o ograniczonej zdolności poruszania się, bezpieczeństwa w tunelach kolejowych oraz sterowanie ruchem i sygnalizacja zawierają nie tylko parametry techniczne, ale również pewne wymagania organizacyjne i operacyjne (eksploatacyjne). Z tego względu specyfikacje te są uważane za „wspólne”, należące zarówno do typu „funkcjonalnego”, jak i „strukturalnego”.

### Struktura technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI)

TSI mają ujednoczoną strukturę: każda składa się z siedmiu rozdziałów. W **rozdziale 1** w skrócie opisany jest zakres i zawartość specyfikacji. W **rozdziale 2** zdefiniowany jest podsystem, którego TSI dotyczy. Podane są również bardziej szczegółowe informacje o geograficznym i technicznym zakresie TSI. Opis związanych z daną specyfikacją zasadniczych wymagań jest zamieszczony w **rozdziale 3**. Jest tu również przedstawiony sposób, w jaki zasadnicze wymagania są potraktowane w TSI.

W **rozdziale 4**, najważniejszym w całej TSI, opisana jest charakterystyka podsystemu, objętego daną specyfikacją. W postaci „parametrów podstawowych” (*basic parameters*) są tam wymienione i opisane wszystkie obowiązkowe wymagania, jakie muszą być spełnione przez podsystem. W kolejnym, **rozdziale 5**, zdefiniowane są tzw. „składniki interoperacyjności” (*interoperability constituents*). Składnik interoperacyjności to wszelkie elementarne składniki, grupy części składowych, podzespoły lub pełne zespoły sprzętowe, włączone lub mające być włączone do podsystemu, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy system kolei. Pojęcie „składnik” obejmuje zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie [5, Art. 2(f)]. Celem zdefiniowania składników interoperacyjności, opisanych w tej części TSI, jest uproszczenie procesu oceny zgodności w sytuacjach, gdy ten sam komponent może być wykorzystany w wielu projektach. Nie oznacza to jednak, że certyfikowane składniki interoperacyjności



Rys. 2. Obowiązkowe i dobrowolne specyfikacje w prawnych ramach interoperacyjności (ERA)

muszą być zawsze wzajemnie wymienne. Należy pamiętać, że jeżeli komponent jest w TSI zdefiniowany jako składnik interoperacyjności, to tylko certyfikowane komponenty mogą być stosowane w podsystemach będących w zakresie danej TSI (ewentualne wyjątki muszą być wymienione w TSI). Składniki interoperacyjności powinny być w zasadzie opisane przez odniesienie się do odpowiednich parametrów podstawowych, zgodnie z rozdziałem 4 TSI. Opis składników interoperacyjności powinien być ograniczony do dotyczących danego komponentu wymagań ściśle związanych z interoperacyjnością.

**Rozdział 6** TSI dotyczy oceny zgodności, zarówno składników interoperacyjności, jak i całych podsystemów. Opisane są tam procedury oceny, jakie powinny być zastosowane przy ocenie komponentów, jak i podsystemów. W ostatnim **rozdziale 7** omówione są zasady stosowania wymagań TSI. Obejmują one sposób stosowania TSI do nowych podsystemów, jak też do istniejących, podlegających odnowieniu lub modernizacji, wraz z odpowiednimi okresami przejściowymi, jeżeli takie zostały w specyfikacji przewidziane. Ważną częścią rozdziału 7 jest opis tzw. „szczególnych przypadków”. „Szczególny przypadek” to specjalne postanowienia, dotyczące określonego fragmentu systemu kolejowego (zwykle obejmującego jedno lub więcej państw członkowskich), a wynikające z warunków geograficznych, topograficznych lub miejskich, albo z konieczności zachowania kompatybilności z istniejącym systemem. Szczególne przypadki pozwalają na niestosowanie określonych wymagań, lub definiują inne wartości parametrów, niż te, określone w rozdziale 4 TSI, w obrębie obszaru, którego szczególny przypadek dotyczy (zwykle państwa członkowskiego). Specyficzne wymagania, dotyczące szczególnego przypadku mogą być opisane bezpośrednio w TSI (co jest rozwiązaniem preferowanym), lub też mogą się odwoływać do przepisów krajowych, które muszą być w tym celu zgłoszone (notyfikowane) Komisji Europejskiej.

W TSI często można znaleźć odwołania do europejskich norm (EN), zarówno w odniesieniu do parametrów i wymagań, jak i do metod oceny. W takich wypadkach przywołane normy lub ich fragmenty stają się częścią TSI i są obowiązkowe. W innym wypadku użycie norm pozostaje do decyzji inwestora, projektanta czy producenta urządzeń.

Pierwszy zestaw TSI dla kolei dużych prędkości został opracowany w 2002 roku, krótko po tym, jak były przyjęte pierwsze dyrektywy interoperacyjności. Specyfikacje te były przygotowane przez specjalnie w tym celu powołaną organizację Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Interoperacyjności, znaną lepiej pod francuską nazwą *Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferro-*

**Tab. 1. TSI mające zastosowanie do całego europejskiego systemu kolei od 1 stycznia 2015 roku**

Nazwa specyfikacji	Akt prawny	Zmiany
<b>TAP</b>	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei. Dz. U. L 123 z 12.5.2011.	1. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 665/2012 z dnia 20 lipca 2012 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 454/2011 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei. Dz. U. L 194 z 21.7.2012. 2. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1273/2013 z dnia 6 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 454/2011 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei. Dz. U. L 328 z 7.12.2013.
<b>CCS</b>	Decyzja Komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei. Dz. U. L 51 z 23.2.2012	Decyzja Komisji (UE) 2015/14 z dnia 5 stycznia 2015 r. zmieniająca decyzję 2012/88/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei. Dz. U. L 3 z 7.1.2015.
<b>OPE</b>	Decyzja Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE. Dz. U. L 345 z 15.12.2012.	Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/995 z dnia 8 czerwca 2015 r. zmieniające decyzję 2012/757/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej
<b>WAG</b>	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE. Dz. U. L 104 z 12.4.2013.	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1236/2013 z dnia 2 grudnia 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 321/2013. Dz. U. L 322 z 3.12.2013.
<b>INF</b>	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej. Dz. U. L 356 z 12.12.2014.	
<b>ENE</b>	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii. Dz. U. L 356 z 12.12.2014.	
<b>LOC&amp;PAS</b>	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej. Dz. U. L 356 z 12.12.2014.	
<b>SRT</b>	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej. Dz. Urz. WE L 356 z 12.12.2014.	
<b>PRM</b>	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Dz. U. L 356 z 12.12.2014.	
<b>NOI</b>	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE. Dz. U. L 356 z 12.12.2014.	
<b>TAF</b>	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006. Dz. U. L 356 z 12.12.2014.	

Źródło: oprac. własne.

viaire (AEIF). Pierwsze TSI dotyczyły następujących podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości: infrastruktura (HS INF), energia (HS ENE), tabor (HS RST), sterowanie ruchem i sygnalizacja (HS CCS) oraz ruch kolejowy i zarządzanie (HS OPE).

Warto tu jednak wspomnieć, że w 2006 roku została przyjęta pierwsza specyfikacja dla kolei konwencjonalnych, dotycząca wagonów towarowych (CR WAG). W tym samym roku opublikowane zostały TSI dotyczące zastosowań telematycznych w transporcie towarowym (TAF), ruchu kolejowego i zarządzania (CR OPE) oraz sterowania ruchem i sygnalizacji (CR CCS) w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych, a także TSI dotycząca hałasu, generowanego przez tabor kolejowy ((NOI). Dwa lata później, w 2008 roku, wszystkie TSI związane z kolejami dużych prędkości zostały zrewidowane i wydane na nowo. Ponadto ukazały się dwie nowe specyfikacje, dotyczące bezpieczeństwa w tunelach kolejowych (SRT) i osób o ograniczonej zdolności poruszania się (PRM).

Jednym z kluczowych wydarzeń w rozwoju jednolitego europejskiego systemu kolei było przyjęcie w 2004 roku tzw. „drugiego pakietu kolejowego”. W ramach tego pakietu Parlament Europejski i Rada wydały rozporządzenie Nr 881/2004 z 29 kwietnia 2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (ERA) [Art. 1, 6]. Głównym celem Agencji jest *współdziałanie, w sprawach technicznych, we wdrażaniu prawodawstwa wspólnotowego zmierzającego do poprawienia konkurencyjnej pozycji sektora kolejowego poprzez*

*zwiększanie poziomu interoperacyjności systemów kolejowych oraz w rozwijaniu wspólnego podejścia do bezpieczeństwa w europejskim systemie kolejowym, celem wsparcia budowy europejskiego obszaru kolejowego bez granic, gwarantującego wysoki poziom bezpieczeństwa* [6, Art. 1]. Agencja zapewnia Komisji wsparcie techniczne w zakresie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei.

Główne zadania Agencji obejmują opracowywanie projektów aktów prawnych, które są następnie przyjmowane przez Komisję w formie decyzji lub rozporządzeń. Innym ważnym zadaniem Agencji jest wydawanie na żądanie Komisji i właściwych władz państw członkowskich opinii i porad w zakresie swych kompetencji, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 881/2004. Należy tu podkreślić, że Europejska Agencja Kolejowa nie ma uprawnień decyzyjnych. Opracowania Agencji stanowią rekomendacje, adresowane do Komisji. Dalszy proces, prowadzący do przyjęcia tych dokumentów jako aktów prawnych pozostaje w rękach i w całkowitej odpowiedzialności Komisji.

Agencja rozpoczęła swą działalność 1 stycznia 2005 roku i od tego czasu stopniowo przejmowała zadania AEIF, dotyczące dalszego rozwoju technicznych specyfikacji interoperacyjności. Jakkolwiek rewizja TSI dużych prędkości i opracowanie innych TSI, przyjętych w 2008 roku, dokonane było jeszcze przez AEIF, od 2005 roku dalszy rozwój TSI stał się jednym z głównych zadań Europejskiej Agencji Kolejowej.

Pierwszy znaczący kamień milowy w rozwoju ram prawnych dla interoperacyjności został osiągnięty przez Agencję w 2011 roku, kiedy Komisja Europejska przyjęła serię TSI dotyczących transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Specyfikacje te dotyczyły następujących podsystemów kolei konwencjonalnych, które nie były dotąd objęte TSI:

- energia (CR ENE),
- infrastruktura (CR INF),
- tabor kolejowy – lokomotywy i tabor pasażerski (CR LOC&PAS).

Ponadto zostały poddane rewizji TSI dotyczące ruchu kolejowego i zarządzania (CR OPE) i hałasu (NOI), a także została przyjęta nowa TSI obejmująca telematyczne aplikacje dla przewozów pasażerskich ((TAP). Wszystkie te TSI, opublikowane w 2011 roku, były opracowane przez Europejską Agencję Kolejową w ścisłej współpracy i przy udziale przedstawicieli organizacji reprezentujących instytucje i firmy działające na polu transportu kolejowego (tzw. ciała reprezentatywne – *representative bodies* RB) oraz krajowych władz bezpieczeństwa (*national safety authorities* – NSA).

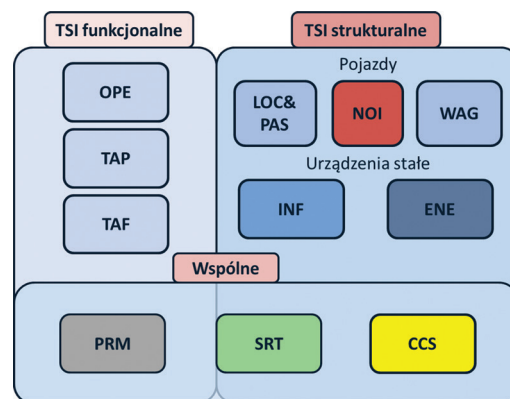
### Techniczne specyfikacje interoperacyjności po nowelizacji (2015)

Jak już wcześniej wspomniano, w 2008 roku Parlament Europejski i Rada przyjęły nową dyrektywę interoperacyjności. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie zastąpiła wcześniejsze dyrektywy odnoszące się do transeuropejskich systemów kolei dużych prędkości i konwencjonalnych, łącząc ich postanowienia w jednym dokumencie. Ponadto nowa dyrektywa objęła swoim zakresem całą europejską sieć kolejową (z możliwością dokonania przez państwa członkowskie pewnych wyłączeń). Jedno z postanowień nowej dyrektywy interoperacyjności mówi o rozszerzeniu w przyszłości zakresu stosowania TSI na całą europejską sieć kolejową, jako, że dotychczas wprowadzone TSI obejmowały tylko transeuropejski system kolei, to znaczy linie należące do sieci TEN-T.

W 2010 roku Agencja otrzymała nowy mandat (decyzja Komisji z 29.4.2010) na rozszerzenie zakresu TSI, zgodnie z artykułem 8(2) nowej dyrektywy interoperacyjności 2008/57/WE. Mandat dał również możliwość połączenia TSI dotyczących kolei dużych prędkości i konwencjonalnych we wspólną specyfikację dla danego podsystemu (np. INF, ENE, CCS). Efektem czterech lat intensywnej pracy Agencji oraz ekspertów z organizacji reprezentatywnych i krajowych władz bezpieczeństwa było opublikowanie w końcu 2014 roku dziesięciu nowych TSI, które swym zasięgiem obejmują cały europejski system kolejowy. Tam, gdzie było to celowe, nowe TSI połączyły postanowienia dotyczące kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych. W praktyce po wejściu w życie nowych TSI pojęcie „system kolei dużych prędkości” i „system kolei konwencjonalnych” nie ma już zastosowania w kontekście prawodawstwa europejskiego, a odpowiednie parametry są zależne wyłącznie od prędkości. Wydaje się oczywiste, że niektóre parametry i wymagania muszą być ostrzejsze dla dużych prędkości, ale nie jest to już uzależnione od zakwalifikowania danego urządzenia do kategorii kolei dużych prędkości czy konwencjonalnych, lecz od prędkości, dla jakiej dany parametr został określony.

TSI mające zastosowanie od 1 stycznia 2015 roku są wymienione poniżej, są też przedstawione na rysunku 3.

Tak więc pełen zestaw TSI jest już w mocy. Ale praca nie jest zakończona. Życie idzie naprzód, pojawiają się nowe rozwiązania techniczne i nowe potrzeby. Doświadczenia z wprowadzania TSI dostarczają wiedzy o tym jak specyfikacje są wdrażane i stosowane w codziennej działalności przewoźników, zarządców infra-



Rys. 3. TSI w mocy od 1 stycznia 2015 roku

struktury, producentów i dostawców usług, a także władz odpowiedzialnych za krajowe systemy kolejowe. Kolejowy świat ciągle się zmienia, a TSI muszą za tymi zmianami nadążyć. Dlatego też Agencja bacznie obserwuje tę ewolucję i będzie analizowała wszystkie nowe potrzeby i propozycje, mając na względzie następną rewizję i uaktualnienie TSI, jak tylko będzie to potrzebne.

W celu ułatwienia wdrażania i stosowania TSI Agencja opracowała również poradnik używania TSI (*TSI Application Guide*). Poradnik składa się z części ogólnej, w której opisane są ogólne zasady i procedury oraz z oddzielnych poradników dotyczących poszczególnych TSI. Zachęcamy Czytelników do odwiedzenia strony internetowej Agencji [www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu), gdzie można znaleźć omawiany poradnik, a także wiele innych użytecznych informacji związanych zarówno z TSI, jak i z całą działalnością Europejskiej Agencji Kolejowej.

### Bibliografia:

1. Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Dz. U. L 235 z 17.9.1996.
2. Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Dz. U. L 110 z 20.04.2001.
3. Directive 2004/50/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Council Directive 96/48/EC on the interoperability of the trans-European high-speed rail system and Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the trans-European conventional rail system. OJ L 220, 21.6.2004 – wersja polska niedostępna.
4. Dyrektywa Komisji 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniająca załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. Dz. U. L 141 z 2.6.2007.
5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie. Dz. U. L 191 z 18.7.2008.
6. Rozporządzenie (WE) Nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Rozporządzenie w sprawie Agencji). Dz. U. L 164 z 21.6.2004 – wersja polska niedostępna, zmienione Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1335/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. Dz. U. L 354 z 31.12.2008.

Autor: Andrzej Harassek – Europejska Agencja Kolejowa