32004D0447

L 155/65 DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ 30.4.2004

DECYZJA KOMISJI

z dnia 29 kwietnia 2004 r.

modyfikująca załącznik A do decyzji Komisji 2002/731/WE z dnia 30 maja 2002 r. i ustanawiająca główną charakterystykę systemu klasy A (ERTMS) podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o którym mowa w dyrektywie 2001/16/WE

(notyfikowana jako dokument C(2004) 1559)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2004/447/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości [1], w szczególności jej art. 6 ust. 2,

uwzględniając dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych [2], w szczególności jej art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Niniejsza decyzja dotyczy infrastruktury i taboru kolejowego, które stanowią przedmiot dyrektywy 96/48/WE i dyrektywy 2001/16/WE i mają być wprowadzone do eksploatacji po dniu, w którym niniejsza decyzja staje się skuteczna.

(2) Pierwszym celem niniejszej decyzji jest pokierowanie dokonaniem wyboru technicznego przez władze odpowiedzialne za planowanie, budowę, podnoszenie poziomu i eksploatację wyżej wymienionej infrastruktury i taboru kolejowego.

(3) Drugim celem niniejszej decyzji jest uaktualnienie załącznika A decyzji Komisji 2002/731/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, (TSI CCS-HS) [3].

(4) Trzecim celem niniejszej decyzji jest ustanowienie ostatecznych odniesień ustalonych specyfikacji, które mają być rozważane w kontekście podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o którym mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/16/WE. Nie wyklucza to potrzeby potwierdzenia i, jeżeli zachodzi potrzeba, dalszego zmieniania, uaktualniania lub modyfikowania tych parametrów w odpowiednich TSI (TSI CCS-CR), które są przyjęte zgodnie z dyrektywą 2001/16/WE. Parametry te mogą być również uaktualniane jako część przeglądu TSIs przewidzianego w tej dyrektywie, uwzględniając opinie wyrażone w procedurze zarządzania kontrolą zmian przewidzianą w TSI CCS-HS.

(5) Zgodnie z art. 2 lit. c) dyrektywy 96/48/WE transeuropejski system kolei dużych prędkości jest wewnętrznie podzielony na podsystemy strukturalne lub funkcjonalne. Każdy z podsystemów jest objęty techniczną specyfikacją dla interoperacyjności (TSI).

(6) Decyzja 2002/731/WE ustanowiła TSI odnoszące się do podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (TSI CCS-HS).

(7) Komitet powołany na podstawie art. 21 dyrektywy 96/48/WE (dalej zwany komitetem) wskazał Europejskie Stowarzyszenie Interoperacyjności Kolejowej (dalej AEIF) jako wspólny organ przedstawicielski.

(8) Wspólny organ przedstawicielski. jest odpowiedzialny za przygotowywanie przeglądu i uaktualnienie TSIs oraz wydawanie zaleceń komitetowi, o którym mowa w art. 21, w celu wzięcia pod uwagę rozwoju w zakresie technologii i wymagań społecznych.

(9) AEIF udzielony został mandat na dokonywanie przeglądu TSI CCS-HS.

(10) W wyniku ewolucji technologicznej jak również opinii z pierwszych zastosowań eksploatacyjnych, uznano za pożądane uaktualnienie kompletu specyfikacji zawartych w załączniku A wyżej wymienionej TSI CCS-HS. AEIF opracowało projekt zrewidowanego załącznika do TSI CCS-HS.

(11) Projekt zrewidowanego załącznika A został rozpatrzony przez przedstawicieli Państw Członkowskich w ramach komitetu.

(12) Zgodnie z art. 2 lit. c) dyrektywy 2001/16/WE, transeuropejski system kolei konwencjonalnych jest wewnętrznie podzielony na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. Każdy z podsystemów jest objęty techniczną specyfikacją dla interoperacyjności (TSI).

[1] Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6.
[2] Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1.
[3] Dz.U. L 245 z 12.9.2002, str. 37.

(13) Jako pierwszy krok, został opracowany przez wspólny organ przedstawicielski projekt TSIs, na podstawie mandatu udzielonego przez Komisję zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2 dyrektywy.

(14) Komitet powołany zgodnie z art. 21 dyrektywy 2001/16/WE (dalej komitet) wyznaczył Europejskie Stowarzyszenie Interoperacyjności Kolejowej (dalej AEIF) jako wspólny organ przedstawicielski.

(15) AEIF udzielony został mandat na opracowanie projektu TSI podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (TSI CCS-CR).

(16) Jednakże zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy 2001/16/WE, pierwszym etapem rozwoju wyżej wymienionej TSI jest ustanowienie cech charakterystycznych jej podstawowych parametrów.

(17) Zgodnie z wyżej wymienionym mandatem AEIF opracowało już kompletne TSI podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (TSI CCS-CR). Ta TSI zostanie przyjęta, kiedy tylko będzie dokonana analiza kosztów i korzyści przewidziana dyrektywą 2001/16/WE oraz po przeprowadzeniu konsultacji z organizacjami użytkowników i partnerami społecznymi.

(18) Mnożenie projektów związanych z ERTMS dla zastosowań konwencjonalnych, zarówno w ramach Unii Europejskiej jak i w krajach przystępujących wywiera nacisk, aby pojawiło się odniesienie dla kolei konwencjonalnych. Większość z tych projektów, opartych o luźną zgodność z TSI CCS-HS, stwarza sytuację, która może potencjalnie doprowadzić do jeszcze jednego nieinteroperacyjnego spadku na poziomie europejskim, przeniesionego następnie na różne krajowe odmiany ERTMS.

(19) Rozszerzenie parametrów dużych prędkości na koleje konwencjonalne jest jednoznacznie uzasadnione względami zarówno rynkowymi jak i eksploatacyjnymi. Obejmują one swym zakresem zagadnienia począwszy od związanych z efektami skali aż do niepowtarzalności rozwiązań pomiędzy kolejami dużych prędkości i kolejami konwencjonalnymi, w celu spełnienia potrzeb eksploatacyjnych pociągów dużych prędkości, kiedy są one związane korzystaniem z sieci konwencjonalnej.

(20) Jednorodzajowe rozwiązanie zarówno dla kolei dużych prędkości jak kolei konwencjonalnych jest kluczowym pojęciem stanowiącym podstawę ERTMS, które otrzymało duże wsparcie w ramach sektora kolejnictwa w szerokim tego słowa znaczeniu - zarówno przez przemysł zaopatrzeniowy jak i spółki kolejowe.

(21) Zrewidowane podstawowe parametry referencyjne dla TSI CCS-HS winny zostać również przyjęte jako podstawowe parametry referencyjne dla systemu klasy A TSI CCS-CR.

(22) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu powołanego dyrektywą 96/48/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Załącznik A do TSI dołączony do decyzji 2002/731/WE ustanawiającej TSI odnoszące się do podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości zostaje zastąpiony tabelą wymienioną w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Definicje i cechy charakterystyczne podlegające przestrzeganiu dla podstawowych parametrów systemów klasy A (ERTMS) podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 2001/16/WE są podane w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 kwietna 2004 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodniczący Komisji

ZAŁĄCZNIK

CECHY CHARAKTERYSTYCZNE ERTMS

1. **OKREŚLENIE PARAMETRU**

Zunifikowany podsystem kontrolno-decyzyjny oraz sygnalizacyjny (ERTMS – europejski system zarządzania ruchem kolejowym) składa się z dwóch elementów:

— elementu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego (ERTMS/ETCS – europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym/europejskiego systemu zarządzania pociągiem) obejmującego zarówno podsystemy pokładowe jak i podsystemy torowe.

— elementu radiowego i telekomunikacyjnego (ERTMS/GSM-R – GSM dla kolei) opartego na standardach stosowanych w publicznej sieci GSM i obejmującego również wyposażenie torowe i pokładowe. GSM-R (transmisja radiowa wzdłuż torów) jest oparta na standardowej fazie ETSI GSM 2 +, włączając GPRS (globalną usługę radia pakietowego), rozszerzoną na szczególne zastosowania kolejowe.

2. **CECHY CHARAKTERYSTYCZNE PODLEGAJĄCE PRZESTRZEGANIU**

2.1. ERTMS/ETCS

Podstawą podsystemu kontrolno-decyzyjnego oraz sygnalizacyjnego jest komplet specyfikacji wymienionych w poniższej tabeli. Jeżeli zostanie to uznane za konieczne, specyfikacje te mogą zostać zrewidowane i rozszerzone zgodnie z procedurą rewizji TSI dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE. Rewizja ta uwzględni opinię wyrażoną w procedurze zarządzania kontrolą zmian ERTMS, biorąc pod uwagę fakt, iż konieczny jest etap konsolidacji specyfikacji ERTMS, w oparciu o tereny próbne i pierwsze wdrożenia.

ZAŁĄCZNIK A

SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE INTEROPERACYJNOŚCI

Wszystkie specyfikacje, o których mowa w niniejszej tablicy, są obowiązkowe chyba że zostały one wyraźnie oznaczone „informacyjne".

WYMAGANIA GLOBALNE

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI (1)	Temat (2)	Zakres (3)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
0a.	4.1.1	ETCS FRS		UIC ETCS FRS wersja 4.29 EEIG 99E5362 wersja 2.00	
0b.	4.1.1	GSM-R FRS		EIRENE FRS wersja 6.0	
1	3.2.1	Zapewnienie bezpieczeństwa	Dokumentacja informacyjna: EN 50128 marzec 2001		EN 50126 wrzesień 1999 EN 50129 luty 2003
2		RAMS			
2a.	3.2.1 4.1.1	Wymagania bezpieczeństwa	Dokumentacja informacyjna PODZBIÓR UNISIG -077-V222 PODZBIÓR UNISIG -078-V222 PODZBIÓR UNISIG -079-V222 (2 części) PODZBIÓR UNISIG -080-V222 (2 części) PODZBIÓR UNISIG -081-V222 (2 części) PODZBIÓR UNISIG -088-V222 (6 części)	PODZBIÓR UNISIG -091-V222	EN 50129 luty 2003
2b.	3.2.2e	Wymagania wiarygodności-dostępności	ERTMS/96s1266- (Rozdział RAM) do wykorzystania jako informacje wejściowe. Dokumentacja informacyjna: EEIG 0251266- wersja 6	Zastrzeżona	EN 50126 wrzesień 1999

(1) Odniesienia zawarte w tej kolumnie stosują się jedynie w przypadku TSI CCS-HS.

(2) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.

(3) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI.

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI (1)	Temat (2)	Zakres (3)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
2c.	3.2b	Jakość utrzymania	Procedury, w stosunku do których oceniana będzie jakość utrzymania wyposażenia kontrolno-decyzyjnego.	Zastrzeżona	EN 29000 i EN 29001
3	3.2.5.1.1 4.2.1.2d	Fizyczne warunki środowiska.	Minimalne wymagania dotyczące temperatury, wilgotności, szoku, drgań itd., które są uwzględniane przez urządzenia kontrolno-decyzyjne w sieci dużych prędkości. Dokumentacja informacyjna: EEIG 97S0665- wersja 5, EN 50125-3 październik 2003	Zastrzeżona	EN 50125-1 wrzesień 1999 i EN 50155 sierpień 2001
4	3.2.5.1.2	Kompatybilność elektromagnetyczna:			
4a.	3.2.5.1.2 4.2.1.2d	Kompatybilność elektromagnetyczna	ERTMS/97s0665- do wykorzystania jako dokument wejściowy. Do celu EMC, pasma częstotliwości wykorzystywane do transmisji międzynarodowych (Eurobalise, Euroloop i GSM-R) są wyłączone ze specyfikacji wskazanych w niniejszym indeksie. Szczególne wymagania dla szczeliny powietrznej Eurobalise są wskazane w indeksie 12a. Szczególne wymagania dla szczeliny powietrznej Euroloop są wskazane w indeksie 12b. Szczególne wymagania dla szczeliny powietrznej GSM-R są wskazane w indeksie 12c.	Zastrzeżona	Dla urządzeń pokładowych: EN 50121-3-2, wrzesień 2000, tablice 4 i 6 w klauzuli 7. Klauzule 4, 5 i 6 mają zastosowanie do procedur badań. EN 50121-3-2, wrzesień 2000, tablice 7, 8 i 9 w klauzuli 8. Klauzule 4, 5 i 6 mają zastosowanie do procedur badań. Dla urządzeń torowych: EN 50121-4, wrzesień 2000, klauzula 5. EN 50121-4, wrzesień 2000, klauzula 6
4b.	3.2.5.1.2b 4.2.1.2f	Wyjątkowe właściwości systemów wykrywania pociągów.	Zapewnienie, że systemy wykrywania pociągów nie są zakłócane przez prąd trakcyjny. Dane wejściowe dla specyfikacji europejskiej są zawarte w sprawozdaniu dla TSI CC.	Zastrzeżone	(zastrzeżone)

(1) Odniesienia zawarte w tej kolumnie stosują się jedynie w przypadku TSI CCS-HS.

(2) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.

(3) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI.

FUNKCJE KONTROLNO - DECYZYJNE

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
5		Zapewnienie układu logicznego sygnalizacji kabinowej i układu logicznego ATP oraz funkcji towarzyszących			
5a.	4.1.1	Normalna eksploatacja	Dokumentacja informacyjna: PODZBIÓR UNISIG-050-V200, PODZBIÓR UNISIG-076-0-V222 PODZBIÓR UNISIG -076-2-V221 PODZBIÓR UNISIG -076-3-V221 PODZBIÓR UNISIG -076-4-1-V100 PODZBIÓR UNISIG -076-4-2-V100 PODZBIÓR UNISIG -076-5-3-V220 PODZBIÓR UNISIG -076-5-4-V221 PODZBIÓR UNISIG -076-6-1-V100 PODZBIÓR UNISIG -076-6-4-V100 PODZBIÓR UNISIG -076-6-5-V100	PODZBIÓR UNISIG-026-V222 PODZBIÓR UNISIG-043-V200 PODZBIÓR UNISIG-046-V200 PODZBIÓR UNISIG-047-V200 PODZBIÓR UNISIG-054-V200 PODZBIÓR UNISIG-055-V222 PODZBIÓR UNISIG -076-5-1-V221 PODZBIÓR UNISIG -076-5-2-V221 PODZBIÓR UNISIG -076-6-3-V100 PODZBIÓR UNISIG -076-7-V100 PODZBIÓR UNISIG -094-0-V100	
5b.	4.1.1	Eksploatacja awaryjna	Wymagania systemu w przypadku awarii. ERTMS/97E832 ma zostać wykorzystany jako dane wejściowe dla specyfikacji europejskiej	PODZBIÓR UNISIG-026-V222	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.

(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI.

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
6	4.1.1 4.1.2.2	Zarządzanie STM.	Wymagania funkcjonalne i fizyczne w sprawie interfejsu STM z systemem klasy A. Należy odesłać do kompatybilności KER. Dokumentacja informacyjna: PODZBIÓR UNISIG-059-V200	PODZBIÓR UNISIG-035-V211 PODZBIÓR UNISIG-026-V222 PODZBIÓR UNISIG-056-V220 PODZBIÓR UNISIG-057-V220 PODZBIÓR UNISIG-058-V211	
7	4.1.1	Wymagania funkcjonalne MMI interfejsu maszynisty.	Funkcjonalna specyfikacja łączności między maszynistą a zespołem pokładowym. Na wyświetlaczach maszynisty pojawia się informacja na temat tego, co jest potrzebne do prowadzenia pociągu, np. sygnalizacja w przedziale maszynisty, ostrzeżenie o interwencji. Obejmuje to funkcje wejściowe, np. właściwości pociągu, funkcje pierwszeństwa, wymagane do celów kontrolno-dyspozycyjnych inertoperacyjności. Obejmuje to również wyświetlanie komunikatów tekstowych. Sygnalizacja w przedziale maszynisty określa minimalny zakres parametrów udostępnianych w tym przedziale, które razem wzięte spełniają wszelkie warunki, jakie mogą wystąpić na liniach kolejowych europejskiej sieci kolei dużych prędkości i które w ten sposób tworzą wspólny system dla całej sieci. Parametrami tymi mogłyby być: dozwolona prędkość, prędkość docelowa, odległość docelowa, które stanowią podstawę sygnalizacji przedziału maszynisty i ATP. Dokumentacja informacyjna: CENELEC WGA9D V21.DOC 12/04/2000, CENELEC WGA9D V05 DOC 27/03/2000, CENELEC WGA9D V11.DOC 12/04/2000, CENELEC-WGA9D V06.DOC 12/01/2000, CENELEC WGA9D V08NS.DOC 27/03/2000 i CENELEC WGA9D V04.DOC 27/03/2000.	PODZBIÓR UNISIG-033-V200 PODZBIÓR UNISIG-026-V222 PODZBIÓR UNISIG-035-V211	
8	4.1.1	Wymagania hodometrii	Wymagania funkcjonalne podsystemu hodometrii niezbędne dla wspomagania spodziewanego zakresu czynności jeśli chodzi o urządzenia zapewniające interfejsy klasy A. Dokładność lokalizacji zależy od hodometrii oraz odległości między nadajnikami torowymi. Wymagania dla pomiarów prędkości i odległości jak dla pociągu interoperacyjnego. Uwaga mająca związek z indeksem 6, STM	PODZBIÓR UNISIG-041-V200	
9	4.1.1.	Wymagania dotyczące pokładowego zapisywania danych eksploatacyjnych	Wymagania dotyczące wyboru parametrów danych, regularności, dokładności, sprawdzianów zatwierdzania do celów kontroli prawidłowego prowadzenia pociągu i zachowania się systemów związanych z bezpieczeństwem tak, aby mogły zostać spełnione wymagania określone przez władze prawne wszystkich Państw Członkowskich.	PODZBIÓR UNISIG-026-V222 PODZBIÓR UNISIG-027-V200	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.

(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI.

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
10	r4.1.1	Wymagania systemu czujności (system blokujący)	Określenie funkcji czujności, umożliwiającej zadowalającą eksploatację pociągu w sieci europejskiej. System czujności zapewnia, że maszynista jest czujny w stopniu dostatecznym (oraz, w wyniku tego, dostatecznie czujnym, aby być świadomym nadejścia sygnału). Jeżeli jest zastosowany regulator czasowy, może on zostać przestawiony poprzez inne działania maszynisty na regulatorach pociągu, regulatorze trakcyjnym, hamulcach, potwierdzeniu ostrzeżeń w przedziale maszynisty. Może temu towarzyszyć potrzeba przytrzymania dźwigni w danej pozycji (funkcja blokady). Poziom funkcjonalności wymagany przez system czujności może zostać zmodyfikowany przez status ATP oraz jakikolwiek system ostrzegający, przekazujący informacje do przedziału maszynisty. System czujności, ATP oraz systemy ostrzegające, przekazujące informacje do przedziału maszynisty, stanowią systemy powiązane z bezpieczeństwem, w tym sensie, że wspierają maszynistę oraz zapewniają ochronę pociągu w przypadku nieodpowiednich działań człowieka. Poziom bezpieczeństwa stanowi wynik działania wszystkich tych systemów, które są współzależne w tym sensie, że obecność lub brak jednego z nich może wpłynąć na funkcjonalność innych systemów. Zarządzanie kwestiami bezpieczeństwa jest ułatwione, jeżeli systemu te są uważane za wchodzące w zakres systemu kontrolno-decyzyjnego. UIC 641 ma stanowić podstawę specyfikacji europejskiej.	Zastrzeżona	
11	4.1.1 4.2.1.2e	Radio.	Definicja systemu radiowego do przekazu wiadomości głosowych oraz danych do i z pociągu	EIRENE SRS Wersja 14 Wymagania dla badań (będą uwzględnione w następnej wersji niniejszej TSI	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.

(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI.

INTERFEJSY MIĘDZY ZESPOŁAMI POKŁADOWYMI A TOROWYMI

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
12		Interfejsy przekazu danych - między pociągiem a torami			
12a.	3.2.5.1.2 4.1.2.1	Nadajnik torowy	Kompatybilność techniczna z niektórymi systemami klasy B wymaga funkcji przełączania, określonej w specyfikacjach europejskich. Należy to uznać za przyjęte z punktu widzenia EMC.	PODZBIÓR UNISIG-036-V221 PODZBIÓR UNISIG-085-V212	ETSI EN 300330-1, V1.3.1 (czerwiec 2001), do i włącznie z podklauzulą 7.2 (3)
12b.	3.2.5.1.2 4.1.2.1	Pętla	Dokumentacja informacyjna: PODZBIÓR UNISIG-050-V200	PODZBIÓR UNISIG-043-V200 PODZBIÓR UNISIG-044-V200 PODZBIÓR UNISIG-045-V200 Wymagania dla badań (podlegają dodaniu do następnej wersji niniejszej TSI)	
12c.	3.2.5.1.2 4.1.2.1	Radio		EIRENE SRS wersja 14	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.

(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI

(3) Stosowane zakresy częstotliwości dla transmisji z Ziemi do satelity oraz transmisji *tele-powering* są określone w PODZBIORZE UNISIG-036-V221.

POKŁADOWE INTERFEJSY POMIĘDZY INTEROPERACYJNYMI KOMPONENTAMI KONTROLNO-DECYZYJNYMI

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
13		Pokładowe interfejsy komunikacyjne danych	Interfejsy danych między urządzeniami kontrolno-decyzyjnymi wspierającymi funkcję sygnalizowania do przedziału maszynisty i automatycznej ochrony pociągu oraz między tymi funkcjami a pociągiem.		
13a.	4.1.2.2	ERTMS/ETCS Euroradio		PODZBIÓR UNISIG-026-V222 PODZBIÓR UNISIG-034-V200 PODZBIÓR UNISIG-047-V200 PODZBIÓR UNISIG-037-V225 PODZBIÓR UNISIG--93-V226 PODZBIÓR UNISIG-048-V200 PODZBIÓR UNISIG-092-1-V225 PODZBIÓR UNISIG-092-2-V225	
13b.	4.1.2.2	GSM-R	Dokumentacja informacyjna: 0-2475 V1.0	A11T6001.12	
13c.	4.1.2.2	Interfejs zawierający dane na temat pociągu służące do analizy danych eksploatacyjnych zapisanych na pokładzie pociągu	Interfejs komunikacyjny, wspólny dla sieci kolei dużych prędkości, do analizatora danych przechowywanych w systemach kontrolno-decyzyjnych, zapewniający wszystkim zainteresowanym stronom odczytywalność.	PODZBIÓR UNISIG-027-V200	
13d.	4.1.2.2	Interfejs hodometrii.	ERTMS/97e267 ma stanowić podstawę dla europejskiej specyfikacji Specyfikacja nie będzie dostępna na pierwszym etapie.	Zastrzeżona	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.

(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI.

INTERFEJSY TOROWE MIĘDZY INTEROPERACYJNYMI KOMPONENTAMI KONTROLNO-DECYZYJNYMI

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
14		Torowe interfejsy komunikacji danych między:			
14a.	4.1.2.3	ERTMS/ETCS Euroradio		PODZBIÓR UNISIG-049-V200 PODZBIÓR UNISIG-026-V222 PODZBIÓR UNISIG-037-V225 PODZBIÓR UNISIG-092-1-V225 PODZBIÓR UNISIG-092-2-V225 PODZBIÓR UNISIG-093-V226	
14b.	4.1.2.3	GSM-R	Dokumentacja informacyjna: 0-2475 V1.0	A11T6001.12	
14c.	4.1.2.3	Eurobalise i LEU.		PODZBIÓR UNISIG-036-V221 PODZBIÓR UNISIG-085-V212	
14d.	4.1.2.3	Euroloop i LEU.		PODZBIÓR UNISIG-045-V200	
14e.	4.1.2.3	ERTMS/ETCS i ERTMS/ETCS (RBC-RBC-przekazanie)		PODZBIÓR UNISIG-039-V200	
15	4.2.4	Zarządzanie kluczem		PODZBIÓR UNISIG-038-V200	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI

(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI

KOMPATYBILNOŚĆ (NIE EMC) MIĘDZY POCIĄGAMI A OBWODAMI TORÓW

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
16	4.2.1.2B	Właściwości taboru kolejowego konieczne do osiągnięcia kompatybilności z systemami wykrywania pociągów	Specyfikacja, której musi przestrzegać tabor kolejowy, w celu prawidłowej obsługi systemów wykrywania pociągu. Do uzupełnienia, np. powinien uwzględniać indukcyjność w przypadku bezosiowych zestawów kołowych i minimalnego obciążenia osi.	Zastrzeżona	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.

(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI.

INTERFEJSY DANYCH MIĘDZY SYSTEMAMI KONTROLNO-DECYZYJNYM I TABOREM KOLEJOWYM

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
17	4.2.1.2E	Interfejsy pociągu	Winien objąć wszystkie dane powiązane z interoperacyjnością, które mogą być przekazywane między pociągiem a systemem kontrolno-decyzyjnym.	PODZBIÓR UNISIG -034-V200	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.

(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI

WYMAGANIA EKSPLOATACYJNE SYSTEMU KONTROLNO-DECYZYJNEGO

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
18	4.1.1 4.3	Niezbędne wymagania eksploatacyjne	Załączniki I i IV dyrektywy 96/48/WE określają definicje wymagań eksploatacyjnych dla sieci kolei dużych prędkości	PODZBIÓR UNISIG-041-V200	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.
(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI.

WYMAGANIA WERYFIKACYJNE

Nr indeksu	Odnośnik do odpowiedniego punktu kontrolno-decyzyjnej TSI	Temat (1)	Zakres (2)	Specyfikacje europejskie określające parametry podstawowe	Inne specyfikacje europejskie
32 (3)	6.2	Wymagania integracyjne dotyczące zespołu pokładowego	Wystarczające powinno być zapewnienie, że zespół pokładowy będzie współdziałał prawidłowo z zespołami torowymi (weryfikacja podsystemu uwzględniająca opcje wskazane w rejestrze taboru kolejowego). Praktyczne badania funkcjonowania muszą być przeprowadzane po zainstalowaniu pokładowych urządzeń kontrolno-decyzyjnych. Szczególną uwagę należy poświęcić kompatybilności elektromagnetycznej między CC a taborem kolejowym.	PODZBIÓR UNISIG (zastrzeżony)	
33	6.2	Wymagania integracyjne dotyczące zespołu torowego	Wystarczające powinno być zapewnienie, że zespół torowy będzie współpracował prawidłowo z zespołami pokładowymi (weryfikacja podsystemu uwzględniająca opcje wskazane w rejestrze infrastruktury).	PODZBIÓR UNISIG (zastrzeżony)	
34	Tablica 6.1 Tablica 6.2	Wymagania instalacyjne	Przepisy techniczne, które mają zastosowanie podczas instalacji odpowiednio pokładowego oraz torowego zespołu kontrolno-decyzyjnego.	PODZBIÓR UNISIG-040-V200	
35		Glosariusz terminów i skrótów		PODZBIÓR UNISIG-023-V200	

(1) Jest to temat poruszany w punkcie, do którego odniesienie znajduje się w TSI.
(2) Jest to opis projektu normy wymaganej do wspierania TSI.
(3) Indeksy od 19 do 31 zostają celowo skreślone.