



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura przeprowadzania
kontroli kompatybilności systemu
ETCS (ESC)
le-128**

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Rozwoju i Standaryzacji Technicznej
Materiał opracowany przez: Biuro Automatyki i Telekomunikacji
ul. Targowa 74, 03 – 734 Warszawa
tel. (22) 473-26-14
www.plk-sa.pl, e-mail: ist@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji,
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione.

Spis treści

§ 1. Cel i zakres dokumentu.....	4
§ 2. Założenia ogólne.....	5
§ 3. Podstawowe pojęcia i skróty	6
§ 4. Rola i odpowiedzialność podmiotów zaangażowanych	11
§ 5. Opis procedury przeprowadzania kontroli kompatybilności	14
§ 6. Opis procedury przeprowadzania testów ESC	15
§ 7. Postępowanie w przypadku negatywnie zakończonych testów ESC	17
§ 8. Wpływ zmian w urządzeniach pokładowych i przytorowych na kompatybilność systemu ETCS	18
§ 9. Poufność informacji.....	19
§ 10. Dokumenty związane	19
Tabela zmian	20

§ 1.

Cel i zakres dokumentu

1. Jednym z kluczowych celów stosowania systemu ETCS jest zapewnienie pełnej, ogóźnieuropejskiej interoperacyjności systemów kontroli jazdy pociągu i osiągnięcie stanu, w którym „swobodny przepływ pojazdów wyposażonych w system ETCS” po liniach wyposażonych w system ETCS w Europie jest technicznie możliwy. Jednym z najważniejszych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu ETCS jest jego kompatybilność (ESC). Kompatybilność systemu ETCS (ESC) wymaga kompatybilności technicznej urządzeń pokładowych i przytorowych zabudowanych przez (w większości różnych) producentów. Nawet jeśli każdy producent dokłada wszelkich starań, aby zbudować urządzenia systemu ETCS zapewniając wymaganą jakość, połączenie podsystemów w jeden system w rzeczywistych warunkach operacyjnych ujawnia nieprawidłowości we współpracy urządzeń pokładowych z urządzeniami przytorowymi, które nie są widoczne podczas ich niezależnej weryfikacji. Na kompatybilność systemu ETCS mają wpływ zarówno wymagania TSI Sterowanie, scenariusze operacyjne, wytyczne techniczne budowy systemu, interpretacja tych wymagań przez każdego zaangażowanego interesariusza oraz specyficzne rozwiązania techniczne dostawców urządzeń pokładowych oraz urządzeń przytorowych systemu ETCS. Zapewnienie kompatybilności systemu ETCS jest wymagane w celu uzyskania pewności, że urządzenia pokładowe współpracują prawidłowo z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS na określonym obszarze (linii). W związku z powyższym konieczne jest zdefiniowanie zharmonizowanych procedur organizacyjnych dla przeprowadzania kontroli kompatybilności systemu ETCS w skuteczny, elastyczny i niezawodny sposób. Niniejszy dokument zawiera opis procesu przeprowadzania kontroli, jego uczestników i ich ról w procesie.
2. Celem niniejszej procedury jest opisanie procesów stosowanych przy przeprowadzaniu kontroli kompatybilności systemu ETCS na wniosek podmiotu ubiegającego się o potwierdzenie kompatybilności systemu ETCS. Kontrola kompatybilności systemu ETCS jest przeprowadzana dla certyfikowanych przez jednostkę notyfikowaną urządzeń pokładowych lub dla pojazdów, na których zainstalowano urządzenia pokładowe posiadające certyfikat weryfikacji WE wydany przez jednostkę notyfikowaną.
3. W niniejszym dokumencie opisano elementy procesu w oparciu o dokument pn. „Guide for the application of the CCS TSI” GUI/CCS TSI/2020 wersja 7.1 z dnia 07.05.2021 r.
4. Dokumenty zawierające zestaw testów do kontroli kompatybilności systemu ETCS zamieszczone są na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej pod adresem: <https://www.era.europa.eu/era-folder/pl>

§ 2.

Założenia ogólne

1. TSI Sterowanie definiuje kompatybilność systemu ETCS jako element podstawowej charakterystyki konstrukcyjnej pojazdu, dlatego kompatybilność systemu ETCS może zostać ostatecznie stwierdzona dla podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”.
2. Kontrolę kompatybilności systemu ETCS można przeprowadzać na różnych etapach cyklu życia urządzeń pokładowych (w tym na poziomie składnika interoperacyjności (produktu) lub całego podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”), a ich wynik należy traktować jako parametr produktu urządzenia pokładowe - OBU.
3. Kontrola kompatybilności systemu ETCS może zostać przeprowadzona w postaci testów lub innych rodzajów sprawdzeń (np. poprzez analizę dokumentacji).
4. Testy kompatybilności systemu ETCS realizowane są w oparciu o scenariusze testowe z uwzględnieniem zastosowanych rozwiązań technicznych w urządzeniach przytorowych.
5. Testy kompatybilności systemu ETCS mogą być przeprowadzane w Ośrodkach Testowych ESC, w których zastosowano konfigurację systemu ETCS odpowiadającą konfiguracji rzeczywistej systemu ETCS zastosowanej na linii dla jednego lub więcej Typów ESC.
6. Testy, których nie można przeprowadzić w środowisku laboratoryjnym zgodnie z definicją kontroli kompatybilności systemu ETCS przedstawioną przez Zarządcę Infrastruktury, powinny być przeprowadzane w warunkach rzeczywistych na odcinku linii kolejowej wyposażonym w system ETCS, do którego został przypisany dany Typ ESC.
7. Testy kompatybilności systemu ETCS nie służą do testowania zgodności produktów z wymaganiami zasadniczymi interoperacyjności. Urządzenia pokładowe i przytorowe systemu ETCS, dla których testowana jest kompatybilność, powinny być zgodne z wymaganiami TSI Sterowanie i posiadać odpowiednie certyfikaty i deklaracje zgodności lub weryfikacji WE.
8. Testy kompatybilności systemu ETCS przeprowadza Koordynator testów ESC przy ewentualnym udziale Zarządcy Infrastruktury, producentów oraz dostawców urządzeń przytorowych i pokładowych systemu ETCS. Decyzję o konieczności udziału w testach Zarządca Infrastruktury podejmuje na podstawie wniosku Koordynatora Testów ESC lub innych podmiotów zaangażowanych.
9. Zarządca Infrastruktury może wziąć udział w testach z własnej inicjatywy.
10. Koordynator testów ESC informuje, z co najmniej tygodniowym wyprzedzeniem, Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o terminie i miejscu przeprowadzania testów ESC.
11. Wyniki kontroli kompatybilności systemu ETCS należy opisać w raporcie z kontroli kompatybilności systemu ETCS, który powinien zawierać:

- 1) informacje o autorze raportu i podmiotach zaangażowanych w testy ESC,
 - 2) wskazanie typu ESC, dla którego zostały przeprowadzone testy,
 - 3) opis pojazdu kolejowego (m.in. rodzaj pojazdu, typ pojazdu, typ urządzeń pokładowych systemu ETCS), których dotyczy raport,
 - 4) opis sprawdzanej konfiguracji systemu ETCS,
 - 5) wynik kontroli (w oparciu o przeprowadzone analizy i/lub testy),
 - 6) warunki użytkowania wynikające z kontroli kompatybilności (ze wskazaniem ograniczeń, jeżeli takie występują), które powinny być zaakceptowane przez Zarządcę Infrastruktury.
12. Raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS z pozytywnym wynikiem stanowi element Oświadczenia o kompatybilności systemu ETCS lub Oświadczenia o kompatybilności systemu ETCS dla składnika interoperacyjności "Pokładowy ETCS".
13. Dla wszystkich linii kolejowych i odpowiadających im Typów ESC, dla których przewoźnik kolejowy chce wykazać kompatybilność na podstawie art. 23k ustawy o transporcie kolejowym w przewidywanym Obszarze Użytkowania pojazdu, należy uzyskać Oświadczenia o kompatybilności systemu ETCS zawierające akceptowalne ograniczenia (jeżeli takie występują), które będą zarządzane na poziomie podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”.

§ 3.

Podstawowe pojęcia i skróty

Określenia i skróty użyte w niniejszym dokumencie oznaczają:

- 1) **Biuro Automatyki i Telekomunikacji** – komórka organizacyjna Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. merytorycznie odpowiedzialna za procedurę kontroli kompatybilności systemu ETCS. Dane kontaktowe:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Automatyki i Telekomunikacji
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
e-mail: iat@plk-sa.pl

- 2) **Demonstracja ESC** (ang. *ESC Demonstration*) – wykazanie (zademonstrowanie), na podstawie przeprowadzonych kontroli ESC, kompatybilności urządzeń pokładowych z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS, do których przypisany jest dany Typ lub Typy ESC;

- 3) **Dostawca OBU** (ang. *OBU Supplier*) – podmiot odpowiedzialny za zaprojektowanie i instalację urządzeń pokładowych systemu ETCS (OBU);
- 4) **Dostawca urządzeń przytorowych systemu ETCS** (ang. *Trackside Supplier*) – podmiot odpowiedzialny za projektowanie i zabudowę urządzeń przytorowych systemu ETCS (np. RBC);
- 5) **ERA** (ang. *European Union Agency for Railways*) – Agencja Kolejowa Unii Europejskiej;
- 6) **ERTMS** (ang. *European Rail Traffic Management System*) – Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym obejmujący Europejski System Sterowania Pociągami (ETCS) i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R);
- 7) **ETCS** (ang. *European Train Control System*) – Europejski System Sterowania Pociągami;
- 8) **GSM-R** (ang. *Global System for Mobile Communications for Railways*) – Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej;
- 9) **Instalacja urządzeń przytorowych systemu ETCS** (ang. *Trackside Implementation*) – rzeczywista instalacja w torze certyfikowanego podsystemu przytorowego systemu ETCS skonfigurowanego w oparciu o scenariusze operacyjne, zasady sygnalizacji, wytyczne techniczne budowy i cechy charakterystyczne produktu zależne od dostawcy;
- 10) **Kampania Testowa** (ang. *Test Campaign*) – seria testów wykonanych zgodnie z procedurą opisaną w niniejszym dokumencie;
- 11) **Kompatybilność Techniczna** (ang. *Technical Comapability*) – zdolność dwóch lub więcej podsystemów strukturalnych lub ich części, które mają co najmniej jeden wspólny interfejs, do prawidłowej współpracy ze sobą we wszystkich warunkach, w których podsystemy mają działać;
- 12) **Kompatybilność systemu ETCS (ESC)** (ang. *ETCS System Compatibility (ESC)*) – kompatybilność techniczna urządzeń pokładowych systemu ETCS z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS, na odcinkach linii kolejowej, na której pojazd wyposażony w te urządzenia ma być użytkowany;
- 13) **Kontrola kompatybilności systemu ETCS** (ang. *ESC Check*) – kontrola (np. poprzez analizę dokumentacji lub wykonanie testów kompatybilności) jako część zestawu kontroli kompatybilności udostępnionych przez Zarządcę Infrastruktury w celu dostarczenia dowodów na potwierdzenie kompatybilności urządzeń pokładowych z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS dla danego Typu ESC;
- 14) **Koordynator Testów ESC** (ang. *ESC Test Manager*) – podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie Kampanii Testowej/Testów ESC oraz opracowanie raportu z kontroli kompatybilności systemu ETCS. Koordynatorem Testów ESC musi być podmiot

posiadającą Autoryzację Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla jednostki oceniającej zgodność w zakresie TSI „Sterowanie”. W przypadku gdy w odniesieniu do danego typu taboru wraz z urządzeniami pokładowymi systemu ETCS albo w odniesieniu do typu urządzeń pokładowych systemu ETCS Koordynatorem Testów ESC jest ta sama jednostka, która weryfikuje wyniki kontroli kompatybilności systemu ETCS, warunkiem koniecznym jest aby zadania Koordynatora Testów ESC wykonywała inna komórka organizacyjna tej jednostki, która posiada i stosuje stosowne procedury zapewniające niezależność i bezstronność.

Wykaz podmiotów wraz z ich zakresem autoryzacji umieszczony jest na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego.

- 15) **Obszar Użytkowania** – odcinki linii kolejowych wyposażonych w system ETCS, dla których ma zastosowanie dany Typ ESC lub Typy ESC;
- 16) **OBU** (ang. On-Board Unit) – jednostka pokładowa, urządzenia pokładowe systemu ETCS;
- 17) **Ośrodek testowy ESC** (ang. ESC Test Facility) – ośrodek odwzorowujący Typ ESC, w którym można testować kompatybilność systemu ETCS. Ośrodkiem testowym ESC może być laboratorium lub obiekt wyposażony w układ torowy oraz urządzenia przytorowe systemu ETCS. Ośrodek testowy ESC powinien odzwierciedlać rzeczywistą konfigurację systemu ETCS (sprzętową i programową) zastosowaną na odcinku linii określonej przez dany Typ ESC. Za wybór Ośrodka testowego ESC oraz potwierdzenie jego odpowiedniego przygotowania do wykonania testów ESC odpowiedzialny jest Koordynator Testów ESC;
- 18) **Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS dla składnika interoperacyjności** (ang. ESC IC Statement) – dokument przygotowany przez podmiot ubiegający się o Demonstrację ESC (Wnioskodawcę) stwierdzający kompatybilność składnika interoperacyjności dla urządzeń pokładowych używanych w różnych podsystemach pokładowych z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS dla danego Typu ESC. Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS dla składnika interoperacyjności powinno zawierać podsumowanie wyników z raportu z kontroli kompatybilności systemu ETCS, które są ważne niezależnie od określonych parametrów konfiguracyjnych urządzeń pokładowych i w związku z tym mogą być stosowane w każdym typie pojazdu na poziomie podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”. W przypadku gdy raport z kontroli zawiera warunki użytkowania, należy je również uwzględnić w oświadczeniu o kompatybilności systemu ETCS dla składnika interoperacyjności. Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS dla składnika interoperacyjności powinno również zawierać pełną listę kontroli kompatybilności

systemu ETCS przeprowadzonych dla każdego z różnych Typów ESC oraz ocenę jednostki notyfikowanej.

- 19) **Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS** (ang. ESC Statement) – dokument, zgodny z tabelą 7.1 TSI Sterowanie, przygotowany przez podmiot ubiegający się o Demonstrację ESC (Wnioskodawcę) na poziomie podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”, który stwierdza kompatybilność z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS (ESC) określonego Typu ESC. Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS powinno zawierać podsumowanie wyników z raportu z kontroli i powinno wskazywać poziom wykonania wszystkich niezbędnych kontroli dla Typów ESC przedłożonych ERA przez Zarządcę Infrastruktury. Jeśli Raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS lub Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS dla składnika interoperacyjności, do których odnosi się Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS, zawierają warunki użytkowania, to powinny one zostać określone, natomiast sposób zarządzania nimi powinien być opisany w Oświadczeniu o kompatybilności systemu ETCS. Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS powinno również zawierać: pełną listę Oświadczeń o kompatybilności systemu ETCS dla składnika interoperacyjności uwzględnionych w ocenie (jeśli istnieją), pełną listę Warunków użytkowania (jeśli istnieją) w odniesieniu do różnych Typów ESC i ocenę jednostki notyfikowanej.
- 20) **PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie;
- 21) **Raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS** (ang. Check Report) – raport sporządzony przez Koordynatora Testów ESC (w przypadku gdy wymagane są Testy ESC) lub przez Zarządcę Infrastruktury (w przypadku gdy Testy ESC nie są wymagane) lub przez oba (w przypadku Testów ESC i innych rodzajów kontroli np. analizy) zgodnie z działaniami opisanymi w § 5 i § 6 przy ewentualnym wsparciu podmiotów zaangażowanych. Raport z kontroli powinien zawsze zawierać pełne podsumowanie wykonania zestawu kontroli przedłożonych przez Zarządcę Infrastruktury do ERA dla odpowiedniego Typu ESC, nawet jeśli wykonano tylko podzbiór testów ESC (np. jako testy po modyfikacji systemu). Raport powinien określać, czy wyniki kontroli są reprezentatywne dla wszystkich możliwych konfiguracji urządzeń pokładowych (OBU), a zatem czy mają zastosowanie również do poziomu produktu. Raport może zawierać Warunki użytkowania;
- 22) **RBC (ang. Radio Block Centre)** – Centrum Sterowania Radiowego; scentralizowana jednostka bezpieczna, sterująca następstwem pociągów w systemie ETCS poziomu 2;
- 23) **Scenariusze Operacyjne** (ang. Operational Scenarios) – opis zachowania systemu kolejowego w sytuacjach normalnych oraz szczególnych z punktu widzenia systemu ETCS (np. wjazd pociągu do obszaru wyposażonego, start misji, przejechanie obok

semafora wskazującego sygnał zabraniający), przy pomocy opisu sekwencji zdarzeń w urządzeniach przytorowych i pokładowych systemu ETCS oraz zdarzeń z nimi związanych;

- 24) **Stanowisko testowe OBU** (ang. OBU Test Bench) – wyposażenie techniczne dostarczone przez dostawcę OBU w celu zapewnienia właściwej współpracy pomiędzy Ośrodkiem testowym ESC a urządzeniami pokładowymi systemu ETCS, dla których będzie przeprowadzona Kampania Testowa;
- 25) **TSI Sterowanie** – Techniczna specyfikacja interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” wskazana w rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. (z późn. zm.);
- 26) **Testy ESC** (ang. ESC Tests) – testy potwierdzające kompatybilność systemu ETCS w warunkach funkcjonalnych, technicznych i operacyjnych, określonych w Typie ESC, w których urządzenia pokładowe systemu ETCS będą eksploatowane;
- 27) **Typ ESC** (ang. ESC Type) – oznacza jeden lub grupę certyfikowanych elementów systemu kontroli jazdy pociągów będących częścią podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (jeden lub więcej odcinków sieci wyposażonych w system ETCS), dla których urządzenia pokładowe systemu ETCS mogą zademonstrować kompatybilność systemu ETCS na podstawie dedykowanego zestawu testów dla każdego Typu ESC. Typ ESC jest określany przez Zarządcę Infrastruktury. Każdy odcinek linii wyposażony w system ETCS w sieci powinien być przypisany do jednego Typu ESC.
- 28) **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego;
- 29) **Warunki użytkowania** (ang. Conditions) – ograniczenia, których należy przestrzegać na poziomie urządzeń pokładowych systemu ETCS w celu osiągnięcia pełnej kompatybilności w odniesieniu do zestawu kontroli kompatybilności. Warunki te mogą wynikać z: ograniczeń laboratorium testowego, z badań, których nie można było przeprowadzić w laboratorium, z problemów stwierdzonych podczas Kampanii Testowej lub z kontroli kompatybilności wynikających z charakterystyki typu pojazdu. Warunki użytkowania muszą zostać zaakceptowane przez Zarządcę Infrastruktury. Proces akceptacji będzie realizowany z udziałem Zaangażowanych Podmiotów z zastosowaniem obowiązującego u Zarządcy Infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS);
- 30) **Wnioskodawca** – podmiot ubiegający się o przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu ETCS (Demonstrację ESC);
- 31) **Wytyczne techniczne budowy** (ang. Engineering Rules) – wymagania techniczne dla zabudowy systemu ERMS/ETCS na danym odcinku linii kolejowej (np. wytyczne instalacji elementów systemu w torze);

- 32) **Wyniki testów** (ang. Test Results) – podsumowanie opisu funkcjonalnego testów przeprowadzonych podczas Kampanii Testowej, celów testów i odpowiadających im wyników;
- 33) **Zaangażowane Podmioty** (ang. Involved Parties) – podmioty, które są zaangażowane w proces kontroli kompatybilności systemu ETCS;
- 34) **Zagadnienie dotyczące interoperacyjności** (ang. Interoperability Issue) – zagadnienie zidentyfikowane podczas Kampanii Testowej jako odchylenie od oczekiwanego wyniku testu, którego rozwiązanie będzie wymagało zmiany specyfikacji systemu ERTMS zgodnie z procesem zarządzania zmianą (CCM) lub zastosowania określonych środków mitygacji;
- 35) **Zarządca Infrastruktury** (ang. Infrastructure Manager) – Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 4.

Rola i odpowiedzialność podmiotów zaangażowanych

- 1. Zarządca Infrastruktury powinien:
 - 1) przypisać swoje instalacje przytorowe systemu ETCS do jednego lub więcej Typów ESC,
 - 2) zarządzać wytycznymi technicznymi budowy systemu ETCS w taki sposób, żeby minimalizować różnorodność rozwiązań technicznych urządzeń przytorowych systemu ETCS,
 - 3) określać, na podstawie dokumentacji dostarczonej wraz z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu ETCS (załącznik nr 1), czy urządzenia pokładowe systemu ETCS wymagają przeprowadzenia Testów ESC,
 - 4) w przypadku gdy kontrole kompatybilności systemu ETCS nie obejmują testów ESC, przygotować raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS i uzgodnić go z Wnioskodawcą,
 - 5) w przypadku konieczności przeprowadzenia Testów ESC:
 - a) określić zasady dostępu do infrastruktury wyposażonej w system ETCS określony przez Typ ESC,
 - b) gdy Testy ESC będą przeprowadzane w Ośrodku testowym ESC, udostępnić na wniosek Koordynatora Testów ESC posiadaną dokumentację systemu ETCS celem zaimplementowania konfiguracji systemu odpowiadającej rzeczywistej konfiguracji systemu ETCS, do której został przypisany dany Typ ESC. Przekazanie danych musi być poprzedzone podpisaniem umowy o zachowaniu

poufności zgodnie z obowiązującym u Zarządcy Infrastruktury Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji,

c) uzgadniać przygotowany przez Koordynatora Testów ESC raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS,

6) w przypadku wprowadzonych zmian w konfiguracji systemu ETCS na danym odcinku linii, określonej przez dany Typ ESC, oceniać wpływ tych zmian na kompatybilność z urządzeniami systemu ETCS. W przypadku gdy zmiany te mogą mieć wpływ na zapewnienie kompatybilności z urządzeniami ETCS, aktualizować zestaw kontroli kompatybilności systemu ETCS, przesłać go do ERA oraz niezwłocznie poinformować o tym zainteresowanych przewoźników.

2. Podmiot wnioskujący o demonstrację kompatybilności z urządzeniami ETCS (Wnioskodawca) powinien:

1) zwrócić się z wnioskiem do Zarządcy Infrastruktury o przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu ETCS w oparciu o dostarczoną dokumentację,

2) zwrócić się z wnioskiem do jednostki mogącej pełnić rolę Koordynatora Testów ESC o zorganizowanie Kampanii Testowej, w przypadku stwierdzenia przez Zarządcę Infrastruktury konieczności przeprowadzenia takiej kampanii,

3) zapewnić urządzenia pokładowe systemu ETCS (OBU) posiadające deklaracje weryfikacji WE dla składników (lub grupy składników) interoperacyjności, które mają być badane na kompatybilność z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS lub zapewnić urządzenia pokładowe systemu ETCS zainstalowane na pojeździe posiadające deklarację weryfikacji WE podsystemu, które mają być badane na kompatybilność z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS,

4) wspierać działania związane z realizacją procesu badania kompatybilności z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS, tj. dostarczyć urządzenia OBU na obiekt, do Ośrodka testowego ESC lub laboratorium, brać udział w testach, analizować wyniki testów,

5) poinformować Zarządcę Infrastruktury o wyborze podmiotu, który będzie pełnił rolę Koordynatora Testów ESC,

6) po otrzymaniu pozytywnej opinii od jednostki notyfikowanej oceniającej raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS, wystawić oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS (dla składnika interoperacyjności) zgodnie z załącznikiem nr 2.

3. Kierownik Ośrodka testowego ESC powinien:

1) zapewnić niezbędne urządzenia pozwalające na odzwierciedlenie warunków rzeczywistych urządzeń systemu ETCS zainstalowanych na rzeczywistej infrastrukturze i przypisanych do danego Typu ESC,

2) obsługiwać Ośrodek testowy ESC podczas przeprowadzania Kampanii Testowej,

- 3) na wniosek Koordynatora Testów ESC dostosować infrastrukturę i urządzenia systemu ETCS będące na wyposażeniu Ośrodka testowego ESC do konfiguracji zastosowanej na rzeczywistym torze i do której został przypisany dany Typ ESC.
4. Koordynator Testów ESC powinien:
- 1) na wniosek podmiotu ubiegającego się o zademonstrowanie kompatybilności z urządzeniami systemu ETCS zorganizować i koordynować przeprowadzenie Testów ESC,
 - 2) zorganizować dostęp do infrastruktury lub Ośrodka testowego ESC celem przeprowadzenia Testów ESC,
 - 3) w przypadku gdy testy będą przeprowadzane w ośrodku testowym:
 - a) pozyskać od Zarządcy Infrastruktury (i jeżeli zajdzie taka potrzeba od dostawcy systemu ETCS) oraz przekazać Ośrodkowi testowemu ESC wszelkie niezbędne informacje o infrastrukturze i systemie ETCS pozwalające na odzwierciedlenie w Ośrodku testowym ESC rzeczywistej konfiguracji urządzeń systemu ETCS zastosowanej na odcinku linii i przypisanej do danego Typu ESC,
 - b) potwierdzić, że konfiguracja urządzeń systemu ETCS w Ośrodku testowym ESC odzwierciedla rzeczywistą konfigurację zastosowaną na odcinku linii kolejowej i przypisaną do danego Typu ESC,
 - 4) przygotować raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS w uzgodnieniu z Biurem Automatyki i Telekomunikacji i, jeśli to konieczne, dostawcą urządzeń przytorowych systemu ETCS i/lub dostawcą OBU,
 - 5) ustalić warunki współpracy ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w proces oceny kompatybilności systemu ETCS,
 - 6) w przypadku gdy Koordynator testów ESC jest tą samą jednostką, która weryfikuje wyniki kontroli kompatybilności systemu ETCS, musi zagwarantować, że:
 - a) komórka wyznaczona do realizacji funkcji Koordynatora testów ESC będzie wydzielona nie tylko organizacyjnie, ale będzie także wyodrębniona finansowo od komórek badawczych, czy też komórek organizacyjnych zajmujących się zadaniami określonymi w pkt. pkt 6.3.3.1. TSI Sterowanie,
 - b) w proces określony w pkt. pkt 6.3.3.1. TSI Sterowanie, jak i przeprowadzania Testów ESC, nie będą zaangażowane te same osoby, tj. nie będą występować powiązania pomiędzy personelem, jak również jednostką a Wnioskodawcą,
 - c) osobą zatwierdzającą raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS, nie będzie ta sama osoba, która zatwierdza dokumentację jednostki notyfikowanej opracowaną w wyniku działań przeprowadzonych zgodnie z pkt 6.3.3.1. TSI Sterowanie,

- d) personel przeprowadzający Testy ESC zna normę PN-EN ISO/IEC 17065:2013-03 i posiada odpowiednie zasoby, tj. sprzęt do przeprowadzania przedmiotowych testów i za jego pomocą potrafi wykonywać stosowne badania z uwagi na to, iż przeprowadzanie testów wiązać się będzie z nieakredytowaną działalnością jednostki,
 - e) dysponuje odpowiednim personelem, który posiada odpowiednie wykształcenie, wiedzę i doświadczenie w zakresie przeprowadzania Testów ESC. Personel ten powinien również podpisywać oświadczenia o zachowaniu poufności i bezstronności.
5. Dostawca urządzeń przytorowych powinien:
- 1) wspierać Koordynatora Testów ESC oraz kierownika Ośrodka testowego ESC swoją wiedzą w zakresie konfiguracji urządzeń przytorowych systemu ETCS,
 - 2) wspierać proces przeprowadzania testów kompatybilności w przypadku problemów z urządzeniami przytorowymi systemu ETCS pojawiających się podczas Kampanii Testowej,
 - 3) jeżeli będzie to wymagane, uzgodnić opracowany przez Koordynatora Testów ESC raport z kontroli kompatybilności ETCS.
6. Dostawca OBU powinien:
- 1) wspierać Wnioskodawcę, m.in. dostarczając wymagane dokumenty, raporty, wyniki testów,
 - 2) wspierać tworzenie raportu z kontroli kompatybilności systemu ETCS,
 - 3) wspierać proces przeprowadzania testów kompatybilności w przypadku problemów z urządzeniami pokładowymi systemu ETCS pojawiających się podczas Kampanii Testowej.
7. Jednostka notyfikowana:
- 1) odpowiedzialność i rola jednostki notyfikowanej określone są w TSI Sterowanie, pkt 6.3.3.1.,

§ 5.

Opis procedury przeprowadzania kontroli kompatybilności

- 1. Wnioskodawca zwraca się do Biura Automatyki i Telekomunikacji z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu ETCS, zgodnym ze wzorem określonym w niniejszej instrukcji (załącznik nr 1).
- 2. Jeśli wniosek jest niekompletny, Biuro Automatyki i Telekomunikacji poinformuje Wnioskodawcę o konieczności usunięcia braków z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.

3. Wnioskodawca indywidualnie nadaje numer wnioskowi w celu identyfikacji.
4. Wniosek o przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu ETCS wraz z wymaganymi załącznikami sporządzany jest w języku polskim.
5. Dopuszcza się możliwość, żeby wniosek wraz z załącznikami został stworzony w języku obcym z zastrzeżeniem, że Wnioskodawca dołączy tłumaczenie na język polski poświadczony przez tłumacza przysięgłego powołanego przez Wnioskodawcę.
6. Biuro Automatyki i Telekomunikacji dokonuje oceny dokumentacji załączonej do wniosku i w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia złożenia kompletnego wniosku udziela odpowiedzi:
 - 1) w przypadku gdy na podstawie dostarczonego wniosku oraz załączonej dokumentacji stwierdzone zostanie, że nie ma konieczności przeprowadzania testów kompatybilności ESC, Biuro Automatyki i Telekomunikacji w uzgodnieniu z Wnioskodawcą sporządza raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS ,
 - 2) w przypadku gdy stwierdzone zostanie, że konieczne jest przeprowadzanie Testów ESC, należy postępować zgodnie z § 6.

§ 6.

Opis procedury przeprowadzania testów ESC

1. Wnioskodawca składa wniosek (zgodny z załącznikiem nr 1) do Koordynatora Testów ESC, o którym mowa w § 3 pkt 14, o przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu ETCS/składnika interoperacyjności (Testów ESC).
2. Wnioskodawca przekazuje Koordynatorowi Testów ESC certyfikaty i deklaracje weryfikacji WE składników (lub grupy składników) interoperacyjności dla urządzeń pokładowych systemu ETCS (OBU) lub certyfikat i deklarację weryfikacji WE podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe” dla urządzeń pokładowych zainstalowanych na pojeździe wraz z informacją o ewentualnych ograniczeniach lub dodatkowych funkcjach.
3. Wnioskodawca uzgadnia z Koordynatorem Testów ESC, czy testy kompatybilności systemu ETCS mają być przeprowadzone dla jednego lub więcej Typów ESC.
4. Wnioskodawca zapewnia urządzenia pokładowe, które będą stanowić przedmiot badania kompatybilności z urządzeniami ETCS.
5. Koordynator Testów ESC określa, czy testy mogą zastać przeprowadzone w Ośrodku testowym ESC, czy na rzeczywistym odcinku linii kolejowej.
6. Koordynator Testów ESC wnioskuje do kierownika Ośrodka testowego ESC o jego udostępnienie lub do Zarządcy Infrastruktury o udostępnienie trasy kolejowej, celem przeprowadzenia Testów ESC. Warunki udostępnienia Ośrodka testowego ESC określa

kierownik Ośrodka testowego ESC. Przydzielanie trasy kolejowej oraz udzielanie ewentualnych zamknięć torowych realizowane będzie na podstawie regulacji obowiązujących u Zarządcy Infrastruktury.

7. Koordynator Testów ESC, w przypadku gdy testy będą przeprowadzone w Ośrodku testowym ESC, występuje do Zarządcy Infrastruktury o niezbędne informacje celem zaimplementowania konfiguracji urządzeń przytorowych systemu ETCS zainstalowanej w torze przypisanym do danego Typu ESC, a następnie przekazuje te informacje do Ośrodka testowego ESC. W przypadku gdy przekazane przez Zarządcę Infrastruktury dane będą niewystarczające, Koordynator Testów ESC zwraca się o pozyskanie pozostałych danych do Dostawcy urządzeń przytorowych systemu ETCS.
8. Kierownik Ośrodka testowego ESC przygotowuje Ośrodek testowy ESC, implementując konfigurację systemu ETCS zastosowaną na rzeczywistym odcinku linii kolejowej i przypisaną do danego Typu ESC.
9. Koordynator Testów ESC, w przypadku gdy testy będą przeprowadzone w Ośrodku testowym ESC, potwierdza, że konfiguracja urządzeń systemu ETCS odzwierciedla rzeczywistą konfigurację urządzeń systemu ETCS przypisaną do danego Typu ESC. Potwierdzenie, że konfiguracja systemu ETCS zaimplementowana w Ośrodku testowym ESC odzwierciedla rzeczywistą konfigurację urządzeń systemu ETCS przypisaną do danego Typu ESC, zostanie zawarte w raporcie z kontroli kompatybilności systemu ETCS.
10. Wnioskodawca, w przypadku gdy testy będą przeprowadzane w laboratorium, wspiera działania mające na celu integrację dostarczonych urządzeń pokładowych z urządzeniami w laboratorium.
11. Koordynator Testów ESC określa zestaw Testów ESC, które należy wykonać w ramach Kampanii Testowej.
12. Koordynator Testów ESC przeprowadza testy kompatybilności systemu ETCS zgodnie z określonym zestawem Testów ESC.
13. W wyniku analizy dostarczonych przez Wnioskodawcę dokumentów, Koordynator testów ESC może uznać dany test za wykonany, wskazując odpowiadający mu zakres sprawdzeń zrealizowanych na poziomie składnika interoperacyjności lub podsystemu. Fakt uznania wyników z wcześniejszego przeprowadzenia sprawdzeń Koordynator poświadcza w Raporcie z testów ESC.
14. Koordynator Testów ESC przygotowuje raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS.
15. Koordynator Testów ESC przygotowuje raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS w uzgodnieniu z Biurem Automatyki i Telekomunikacji i, jeśli to konieczne, z udziałem dostawcy urządzeń przytorowych systemu ETCS lub dostawcą OBU.
16. Wnioskodawca przekazuje Raport z kontroli kompatybilności systemu ETCS jednostce notyfikowanej.

17. Po pozytywnie przeprowadzonej ocenie przez jednostkę notyfikowaną Raportu z kontroli kompatybilności systemu ETCS Wnioskodawca wystawia oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS/dla składnika interoperacyjności zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2.

§ 7.

Postępowanie w przypadku negatywnie zakończonych testów ESC

1. Koordynator Testów ESC informuje Wnioskodawcę oraz Biuro Automatyki i Telekomunikacji o niepowodzeniu testów wskazując przypadki testowe ESC, których przeprowadzenie zakończyło się niepowodzeniem.
2. Wnioskodawca, wraz z Koordynatorem Testów ESC, Kierownikiem Ośrodka testowego ESC (jeżeli testy były w prowadzone w Ośrodku testowym ESC) oraz dostawcą OBU, analizuje zachowanie urządzeń pokładowych podczas przeprowadzania Testów ESC, które zostały zakończone niepowodzeniem, w celu rozwiązania problemu. Następnie:
 - 1) dostawca OBU dokonuje zmian w systemie pokładowym celem zapewnienia kompatybilności z urządzeniami przytorowymi ETCS,
 - 2) Koordynator Testów ESC dokonuje oceny, czy wprowadzone w systemie pokładowym zmiany wymagają przeprowadzenia ponownie Kampanii Testowej (w całości lub w części),
 - 3) Koordynator Testów ESC przeprowadza ponownie Kampanię Testową (w całości lub w części).
3. W przypadku gdy podmiot ubiegający się o przeprowadzenie demonstracji ESC w porozumieniu z dostawcą OBU uzna, że zakończenie niepowodzeniem Testów ESC nie wynika z konfiguracji urządzeń pokładowych, Koordynator Testów ESC zwraca się z wnioskiem do Zarządcy Infrastruktury oraz dostawcy urządzeń przytorowych systemu ETCS o udział w analizie problemu.
4. W przypadku braku porozumienia pozwalającego na rozwiązanie problemu z kompatybilnością systemu ETCS, Koordynator Testów ESC w uzgodnieniu z podmiotami zaangażowanymi zwraca się z wnioskiem o konsultację zagadnienia do UTK.
5. W przypadku braku porozumienia pozwalającego na rozwiązanie problemu z kompatybilnością systemu ETCS po przeprowadzeniu działań, o których mowa w ust. 4 lub wystąpieniu problemu związanego z interoperacyjnością, Zarządca Infrastruktury w uzgodnieniu z podmiotami zaangażowanymi zgłasza zagadnienie do ERA.
6. Zarządca Infrastruktury prowadzi rejestr zagadnień związanych z brakiem zapewnienia kompatybilności systemu ETCS. Rejestr zawiera opis zagadnień oraz uzgodniony z podmiotami zaangażowanymi sposób ich mitygacji.

§ 8.

Wpływ zmian w urządzeniach pokładowych i przytorowych na kompatybilność systemu ETCS

1. Dopuszcza się zmianę oprogramowania urządzeń pokładowych i przytorowych systemu ETCS w celu poprawy bezpieczeństwa i funkcjonowania systemu, jednak wprowadzanie zmian nie powinno powodować ponownego wykonywania czynności związanych z badaniem kompatybilności systemu ETCS.
2. W przypadku zmian przeprowadzonych w urządzeniach pokładowych systemu ETCS, które naruszają co najmniej jeden z warunków dotyczących zmiany funkcji pokładowego systemu ETCS określonych w pkt 7.2.1a.2 TSI Sterowanie, istniejące Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS/dla składnika interoperacyjności nie jest już ważne i należy ponownie przeprowadzić procedurę oceny kompatybilności systemu ETCS. W takim przypadku procedura może obejmować mniejszą liczbę testów. Zakres testów powinien zostać określony przez Koordynatora Testów ESC w oparciu o informację od Wnioskodawcy o przeprowadzonych zmianach w systemie.
3. Kampanii Testowej nie trzeba ponownie przeprowadzać po zmianie przytorowej części ETCS, jeśli spełnione są wszystkie poniższe warunki:
 - 1) w przypadku zmian w wytycznych technicznych budowy lub zasadach prowadzenia ruchu kolejowego Zarządcy Infrastruktury, spójne rozszerzenia lub zmiany w Typach ESC realizowane są w oparciu o dotychczas obowiązujące wytyczne techniczne budowy i Scenariusze Operacyjne,
 - 2) w przypadku zmian w urządzeniach przytorowych spełnione zostaną warunki TSI Sterowanie (pkt 7.2.1b.2 Warunki dotyczące zmian funkcji przytorowych urządzeń systemu ETCS, które – w przypadku niespełnienia tychże warunków – wymagają wydania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji).

W każdym innym przypadku Zarządca Infrastruktury analizuje zmiany z dostawcą urządzeń przytorowych systemu ETCS w celu ustalenia, czy urządzenia pokładowe muszą zostać ponownie przetestowane w całości lub w części oraz czy oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS/dla składnika interoperacyjności wymaga aktualizacji. W przypadku gdy konieczne będzie przeprowadzenie ponownych kontroli ESC, Zarządca Infrastruktury poinformuje niezwłocznie o tym fakcie przewoźników kolejowych realizujących przewozy na odcinku linii, na którym został zmodyfikowany system ERTMS/ETCS.

§ 9.

Poufność informacji

1. Zaangażowane Podmioty wymienione w niniejszej procedurze zobowiązują się do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim wszelkich dokumentów, materiałów, informacji (zwanych dalej: Informacjami), uzyskanych w związku z przeprowadzeniem kontroli kompatybilności systemu ETCS, których ujawnienie mogłoby narazić Zaangażowane Podmioty na szkodę majątkową lub niemajątkową.
2. Wykorzystanie Informacji, o których mowa w ust. 1 w innych celach, niż przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu ETCS i czynnościach z tym powiązanych wymienionych w procedurze nie są dopuszczalne bez uprzedniej pisemnej zgody drugiego Zaangażowanego Podmiotu.
3. Obowiązek określony w ust. 1 nie dotyczy Informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia Informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa.
4. Każdy Zaangażowany Podmiot, biorący udział w procedurze kontroli kompatybilności systemu ETCS dołoży należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z Informacji drugiego Zaangażowanego Podmiotu podlegających ochronie. Podmioty zobowiązują się ograniczyć dostęp do Informacji, o których mowa w ust. 1, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania wskazanej czynności.
5. Koordynator Testów ESC zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną „Polityką Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a”, zwaną dalej SZBI-Ibi-1a, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy Infrastruktury <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki> oraz stosowania jej postanowień.

§ 10.

Dokumenty związane

- [1] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 727 z późn. zm.).
- [2] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Tekst mający znaczenie dla EOG).(z późn. zm.)
- [3] Guide for the application of the CCS TSI GUI/CCS TSI/2020 v. 7.1

Tabela zmian

Lp. zmiany	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa i tytuł)	Jednostki redakcyjne, w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia zmiany w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok)

Załącznik nr 1

[Miejscowość, data]

WNIOSEK nr [nr wniosku]
o przeprowadzenie kontroli kompatybilności systemu ETCS (ESC) dla
podsystemu/składnika interoperacyjności* [Nazwa, unikalny nr identyfikacyjny
systemu]

1. Nazwa i adres podmiotu:

[nazwa Wnioskodawcy]

[adres siedziby Wnioskodawcy]

2. Wnoszę o przeprowadzenie kontroli kompatybilności z systemem ETCS poziom [podać poziom] dla typu ESC [podać identyfikator typu ESC].
3. Określenie typu pojazdu kolejowego/urządzeń pokładowych oraz numeru fabrycznego egzemplarza:

[Nazwa, krótki opis systemu, konfiguracja, unikalny nr identyfikacyjny systemu, wersja oprogramowania, wersja wzorca]

4. Załączniki:

1. [certyfikat weryfikacji WE podsystemu wraz z raportem z oceny w przypadku urządzeń zainstalowanych na pojeździe]
2. [deklaracja weryfikacji WE podsystemu w przypadku urządzeń zainstalowanych na pojeździe]
3. [certyfikaty i deklaracje WE dla składników interoperacyjności]
4. [opis ograniczeń, dodatkowych funkcji oraz warunki użytkowania, jeżeli takie występują]
5. [raport/y z kontroli kompatybilności systemu ETCS, jeżeli takie zostały przeprowadzone dla sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.]

5. Działając w imieniu i na rzecz podmiotu wnioskującego oświadczam, że zapoznałem się z „Procedurą le-128” oraz wymaganiami w niej zawartymi.

6. Oświadczam także, że:

Zgodnie z art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.

Urz. UE L 119 z 2016 r., str. 1-88), zwanego dalej RODO, zostałam(-łem) poinformowana(-ny), że:

- 1) Administratorem Danych Osobowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, zwana dalej Spółką, z siedzibą pod adresem: 03-734, Warszawa, ul. Targowa 74;
- 2) w Spółce funkcjonuje adres e-mail: iod.plk@plk-sa.pl Inspektora Ochrony Danych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Spółkę;
- 3) moje dane osobowe będą przetwarzane w celu rozpatrzenia wniosku, a także w celu archiwizacji zgromadzonej dokumentacji;
- 4) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Spółkę jest art. 6 ust. 1 lit. f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Spółki wskazuje się konieczność realizacji przedmiotowego wniosku;
- 5) moje dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom, jeżeli przepisy szczególne tak stanowią, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
- 6) moje dane osobowe nie będą przekazane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
- 7) moje dane osobowe będą przechowywane zgodnie z przepisami prawa w okresie realizacji wniosku oraz przez okres, w którym Spółka będzie realizowała cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowym wnioskiem lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;
- 8) mam prawo do żądania dostępu do danych osobowych mnie dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
- 9) mam prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 10) Spółka nie będzie przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.

[czytelny podpis i pieczęć osoby upoważnionej do reprezentowania wnioskodawcy]

* niepotrzebne skreślić

Załącznik nr 2

WZÓR OŚWIADCZENIA O KOMPATYBILNOŚCI SYSTEMU ETCS/SKŁADNIKA
INTEROPERACYJNOŚCI*

**OŚWIADCZENIE O KOMPATYBILNOŚCI SYSTEMU ETCS/SKŁADNIKA
INTEROPERACYJNOŚCI***

Oświadczenie o kompatybilności systemu ETCS/składnika interoperacyjności* nr [*nr dokumentu*]

Wnioskodawca:

[*nazwa Wnioskodawcy*]

[*adres siedziby Wnioskodawcy*]

Oświadczamy na naszą wyłączną odpowiedzialność, że następujący podsystem/składnik interoperacyjności*:

[*Nazwa, krótki opis systemu, konfiguracja, unikalny nr identyfikacyjny systemu*]

do którego odnosi się niniejsze oświadczenie, został poddany odpowiednim weryfikacjom, które odpowiadają następującemu typowi ESC:

[*Odniesienie do identyfikatora typu ESC, który został opublikowany w Dokumencie Technicznym Agencji*]

został oceniony przez następującą jednostkę notyfikowaną:

[*nazwa jednostki notyfikowanej*]

[*numer identyfikacyjny*]

[*adres siedziby jednostki notyfikowanej*]

Zgodnie z następującym raportem:

[*nr raportu, data opracowania*]

Następujące warunki użytkowania oraz inne ograniczenia mają zastosowanie:

[*Odniesienie do dokumentu zawierającego listę warunków użytkowania oraz innych ograniczeń*]

Uwzględniono następujące oświadczenia o kompatybilności systemu ETCS dla składnika interoperacyjności*:

[Wskazać oświadczenie kompatybilności systemu ETCS dla składnika interoperacyjności, które ma zastosowanie]

Odniesienie do wcześniejszego oświadczenia o kompatybilności systemu ETCS (jeżeli ma zastosowanie):

[tak/nie]

Wystawiono w dniu:

[dd/mm/rrrr]

Podpis Wnioskodawcy:

[imię, nazwisko, pieczęćka]

*-niepotrzebne skreślić