Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►**B**

DECYZJA KOMISJI

z dnia 9 listopada 2007 r.

przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 5357)

(2007/756/WE)

(Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Decyzja Komisji 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r.	L 43	33	17.2.2011
►**M2**	Decyzja Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r.	L 345	1	15.12.2012
►**M3**	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 519/2013 z dnia 21 lutego 2013 r.	L 158	74	10.6.2013
►**M4**	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r.	L 268	53	26.10.2018

sprostowane przez:

►**C1** Sprostowanie, Dz.U. L 101 z 4.4.2014, s. 15 (2012/757/UE)

▼B

DECYZJA KOMISJI

z dnia 9 listopada 2007 r.

przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 5357)

(2007/756/WE)

Artykuł 1

Niniejszym przyjmuje się wspólne specyfikacje dotyczące krajowego rejestru pojazdów kolejowych, określone w załączniku, zgodnie z art. 14 ust. 5 dyrektywy 96/48/WE i art. 14 ust. 5 dyrektywy 2001/16/WE.

▼M2

Artykuł 1a

Dodatek 6 do załącznika do niniejszej decyzji stosuje się od dnia 1 stycznia 2014 r.

▼B

Artykuł 2

Po wejściu w życie niniejszej decyzji państwa członkowskie zobowiązane są do stosowania wspólnych specyfikacji określonych w załączniku do celów rejestracji pojazdów kolejowych.

Artykuł 3

Państwa członkowskie zarejestrują istniejące pojazdy kolejowe zgodnie z postanowieniami pkt 4 załącznika.

Artykuł 4

1. Zgodnie z art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 96/48/WE i art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 2001/16/WE państwa członkowskie zobowiązują się do wyznaczenia krajowego organu odpowiedzialnego za prowadzenie i aktualizację krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Powyższą funkcję może spełniać krajowy organ ds. bezpieczeństwa danego państwa członkowskiego. Państwa członkowskie zapewniają współpracę pomiędzy tymi organami oraz wymianę informacji między nimi w celu zapewnienia szybkiego przepływu informacji o zmianach danych.

2. Państwa członkowskie zobowiązują się do poinformowania Komisji i pozostałych państw członkowskich, w terminie jednego roku od daty wejścia w życie niniejszej decyzji, o wyznaczeniu odpowiedniego organu zgodnie z postanowieniami ust. 1.

Artykuł 5

1. Tabor kolejowy po raz pierwszy oddany do eksploatacji na terenie Estonii, Łotwy lub Litwy, który ma być eksploatowany poza terytorium Unii Europejskiej w ramach wspólnego systemu kolejowego 1 520 mm, podlega rejestracji zarówno w NVR, jak i w bazie danych Rady Transportu Kolejowego Wspólnoty Niepodległych Państw. W takim przypadku dopuszcza się stosowanie 8-cyfrowego systemu numeracji zamiast systemu numeracji określonego w załączniku.

▼B

2. Tabor kolejowy po raz pierwszy oddany do eksploatacji na terenie kraju trzeciego, który ma być eksploatowany na terytorium Unii Europejskiej w ramach wspólnego systemu kolejowego 1 520 mm, nie podlega rejestracji w NVR. Jednakże zgodnie z postanowieniami art. 14 ust. 4 dyrektywy 2001/16/WE musi być zapewniona możliwość uzyskania informacji określonych w art. 14 ust. 5 lit. c), d) oraz e) z bazy danych Rady Transportu Kolejowego WNP.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

▼**M1**

ZAŁĄCZNIK

1. DANE

Poniżej przedstawiono format danych zawartych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (dalej zwanym „NVR”).

Numeracja poszczególnych punktów jest zgodna z proponowanym standardowym formularzem wniosku o rejestrację, zamieszczonym w dodatku 4.

Dopuszcza się również uwzględnienie dodatkowego pola lub pól, takich jak uwagi, określenie pojazdów będących przedmiotem dochodzenia (zob. sekcja 3.4) itd.

1.	►**M2** Numeryczny kod identyfikacyjny określony w dodatku 6 ◄	Obowiązkowe
Treść	Numeryczny kod identyfikacyjny określony w załączniku P do technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) dotyczących podsystemu „Ruch kolejowy” (dalej zwanych „TSI OPE”) ([1]).	
Format	1.1. Numer	12 cyfr
	1.2. Poprzedni numer (stosuje się w przypadku gdy pojazd otrzymuje kolejny numer)	
2.	Państwo członkowskie i krajowy organ ds. bezpieczeństwa (NSA)	Obowiązkowe
Treść	Określenie państwa członkowskiego, w którym pojazd został zarejestrowany, oraz NSA, który dopuścił pojazd do eksploatacji	
Format	2.1. ►**M2** Kod numeryczny państwa członkowskiego określony w części 4 dodatku 6 ◄	Kod 2-cyfrowy
	2.2. Nazwa NSA	Tekst
3.	Rok produkcji	Obowiązkowe
Treść	Rok, w którym pojazd opuścił zakład produkcyjny	
Format	3. Rok produkcji	RRRR
4.	Identyfikacja WE	Obowiązkowe (jeżeli dostępna)
Treść	Informacje dotyczące deklaracji weryfikacji WE i organu wydającego deklarację (wnioskodawcy)	
Format	4.1. Data wydania deklaracji	Data
	4.2. Identyfikacja WE	Tekst
	4.3. Nazwa organu wydającego deklarację (wnioskodawcy)	Tekst
	4.4. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze	Tekst
	4.5. Adres organizacji, ulica i numer	Tekst
	4.6. Miejscowość	Tekst
	4.7. Kod kraju	ISO (zob. dodatek 2)
	4.8. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny

▼M1

5.	Odniesienie do europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV)	Obowiązkowe ([2])
Treść	Odniesienie umożliwiające wyszukanie odpowiednich danych technicznych w ERATV ([3]). Odniesienie jest obowiązkowe, jeżeli typ jest określony w ERATV	
Format	5. Odniesienie umożliwiające wyszukanie odpowiednich danych technicznych w ERATV	Kod(-y) alfanumeryczny(-e)
5a.	Seria	Nieobowiązkowe
Treść	Określenie serii, jeżeli pojazd jest częścią serii	
	5a. Seria	Tekst
6.	Ograniczenia w użytkowaniu pojazdu	Obowiązkowe
Treść	Ewentualne ograniczenia w użytkowaniu pojazdu	
Format	6.1. Ograniczenia kodowane (zob. dodatek 1)	Kod
	6.2 Ograniczenia niekodowane	Tekst
7.	Właściciel	Obowiązkowe
Treść	Dane identyfikacyjne właściciela pojazdu	
Format	7.1. Nazwa organizacji	Tekst
	7.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze	Tekst
	7.3. Adres organizacji, ulica i numer	Tekst
	7.4. Miejscowość	Tekst
	7.5. Kod kraju	ISO (zob. dodatek 2)
	7.6. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
8.	Posiadacz	Obowiązkowe
Treść	Dane identyfikacyjne posiadacza pojazdu	
Format	8.1. Nazwa organizacji	Tekst
	8.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze	Tekst
	8.3. Adres organizacji, ulica i numer	Tekst
	8.4. Miejscowość	Tekst
	8.5. Kod kraju	ISO (zob. dodatek 2)
	8.6. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
	8.7. VKM (jeżeli jest dostępny)	Kod alfanumeryczny

▼**M1**

9.	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie	Obowiązkowe
Treść	Odniesienie do podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie	
Format	9.1. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie	Tekst
	9.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze	Tekst
	9.3. Adres podmiotu, ulica i numer	Tekst
	9.4. Miejscowość	Tekst
	9.5. Kod kraju	ISO
	9.6. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
	9.7. Adres e-mail	E-mail
10.	Wycofanie z eksploatacji	Obowiązkowe w stosownych przypadkach
Treść	Data oficjalnego złomowania lub innego sposobu likwidacji pojazdu oraz kod trybu wycofania z eksploatacji	
Format	10.1. Tryb likwidacji pojazdu (zob. dodatek 3)	Kod 2-cyfrowy
	10.2. Data wycofania z eksploatacji	Data
11.	Państwa członkowskie, w których pojazd jest dopuszczony do eksploatacji	Obowiązkowe
Treść	Wykaz państw członkowskich, w których pojazd jest dopuszczony do eksploatacji	
Format	11. ►**M2** Kod numeryczny państwa członkowskiego określony w części 4 dodatku 6 ◄	Wykaz
12.	Numer zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	Obowiązkowe
Treść	Ujednolicony numer zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, wygenerowany przez NSA	
Format	12. Numer zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	W przypadku istniejących pojazdów: tekst W przypadku nowych pojazdów: kod alfanumeryczny oparty na EIN, zob. dodatek 2

▼M1

13.	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Obowiązkowe
Treść	Data wydania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji ([4]) i okres ważności zezwolenia	
Format	13.1. Data wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	Data (RRRRMMDD)
	13.2. Okres ważności zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji do dnia (jeżeli jest określony)	Data (RRRRMMDD)
	13.3. Zawieszenie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	Tak/Nie

►M2 ([1]) Nieużywany. ◄

([2]) Dotyczy typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji zgodnie z art. 26 dyrektywy 2008/57/WE.

([3]) Rejestr przewidziany w art. 34 dyrektywy 2008/57/WE.

([4]) Zezwolenie wystawione zgodnie z rozdziałem V dyrektywy 2008/57/WE lub zezwolenie wystawione zgodnie z systemami wydawania zezwoleń obowiązującymi przed transpozycją dyrektywy 2008/57/WE.

2. ARCHITEKTURA

2.1. **Powiązania z innymi rejestrami**

Obecnie powstaje kilka różnych rejestrów, częściowo w wyniku nowych uregulowań prawnych UE. W tabeli poniżej zestawiono rejestry i bazy danych, które mogą być powiązane z NVR po ich wdrożeniu.

Rejestr lub baza danych	Jednostka odpowiedzialna	Inne jednostki z prawem dostępu
NVR (dyrektywa w sprawie interoperacyjności)	Jednostka rejestrująca (RE) - ([1]) /NSA	Inne NSA/RE/RU/IM/IB/RB/Posiadacz/Właściciel/ERA/OTIF
ERATV (dyrektywa w sprawie interoperacyjności)	ERA	Ogólnie dostępny
RSRD (TSI TAF i SEDP)	Posiadacz	RU/IM/NSA/ERA/Posiadacz/Warsztaty naprawcze
WIMO (TSI TAF i SEDP)	Decyzja nie została jeszcze podjęta	RU/IM/NSA/ERA/Posiadacz/Warsztaty naprawcze/Użytkownik
Rejestr taboru kolejowego ([2]) (konwencja kapsztadzka)	Urząd prowadzący rejestr	Ogólnie dostępny
Rejestr OTIF (COTIF 99 — ATMF)	OTIF	Właściwe organy/RU/IM/IB/RB/Posiadacz/Właściciel/ERA/OTIF Sec.

([1]) Jednostka rejestrująca („RE") to jednostka wyznaczana przez każde państwo członkowskie, zgodnie z art. 33 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2008/57/WE, do celów prowadzenia i aktualizowania NVR.

([2]) Zgodnie z Protokołem Luksemburskim do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym, dotyczącym zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, podpisanym w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r.

Nie jest możliwe wstrzymanie wdrożenia NVR do czasu, aż wszystkie rejestry będą gotowe. Z tego względu specyfikacja NVR musi umożliwić późniejszą współpracę z pozostałymi rejestrami. W tym celu:

— ERATV: NVR zawiera odniesienie do tego rejestru poprzez podanie odniesienia do typu pojazdu. Kluczem do powiązania obu rejestrów jest pkt nr 5.

▼M1

— RSRD: w skład tego rejestru wchodzą niektóre „administracyjne” punkty z NVR. Specyfikacja w ramach TSI TAF i SEDP. SEDP będzie uwzględniać specyfikację NVR.

— WIMO: w skład tego rejestru wchodzą dane z RSRD oraz dane dotyczące utrzymania. Nie przewiduje się powiązania z NVR.

▼M2

— VKMR: rejestr ten jest zarządzany przez ERA i OTIF we współpracy (ERA w przypadku UE i OTIF w przypadku wszystkich państw członkowskich OTIF spoza UE). Posiadacz jest odnotowywany w NVR. W dodatku 6 określono inne globalne rejestry centralne (np. kody typów pojazdu, kody interoperacyjności, kody państw itp.), które mają być zarządzane przez organ centralny powstały w wyniku współpracy pomiędzy ERA i OTIF.

▼M1

— Rejestr taboru kolejowego (konwencja kapsztadzka/Protokół Luksemburski): jest to rejestr informacji finansowych związanych z wyposażeniem ruchomym. Nie został dotychczas opracowany. Istnieje możliwość powiązania, ponieważ rejestr UNIDROIT wymaga informacji dotyczących numeru i właściciela pojazdu. Kluczem do powiązania obu rejestrów jest pierwszy numer EVN przydzielony pojazdowi.

— Rejestry OTIF: Rejestry OTIF są opracowywane z uwzględnieniem rejestrów pojazdów UE.

Architektura całego systemu oraz powiązania pomiędzy NVR i pozostałymi rejestrami zostaną określone w taki sposób, aby w razie potrzeby umożliwić wyszukanie żądanych informacji.

2.2. **Globalna europejska architektura NVR**

Rejestry NVR zostaną wdrożone przy użyciu rozwiązania zdecentralizowanego. Celem jest utworzenie wyszukiwarki rozproszonych danych wykorzystującej wspólny program komputerowy, która umożliwi użytkownikom wyszukanie danych we wszystkich rejestrach lokalnych w państwach członkowskich.

Dane z NVR będą przechowywane na szczeblu krajowym i będą dostępne za pośrednictwem aplikacji internetowej (z własnym adresem internetowym).

W skład europejskiego scentralizowanego wirtualnego rejestru pojazdów kolejowych (EC VVR) będą wchodzić dwa podsystemy:

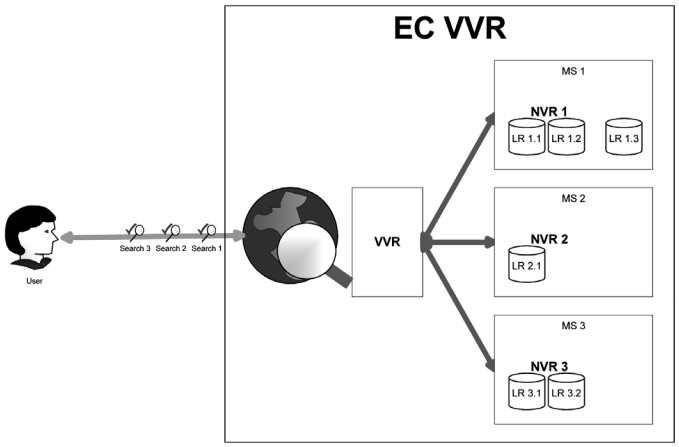
— wirtualny rejestr pojazdów kolejowych (VVR), czyli centralna wyszukiwarka w ERA,

— krajowe rejestry pojazdów kolejowych (NVR), czyli rejestry lokalne w państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą korzystać ze standardowego NVR (sNVR) opracowanego przez Agencję lub opracować swoje własne aplikacje zgodnie z niniejszą specyfikacją. W tym drugim przypadku państwa członkowskie, aby połączyć się z VVR za pośrednictwem NVR, będą korzystać z silnika translacyjnego (TE) opracowanego przez Agencję.

▼M1

Rysunek 1

Architektura EC-VVR



Powyższa architektura oparta jest na dwóch uzupełniających się podsystemach, umożliwiających wyszukiwanie danych przechowywanych lokalnie we wszystkich państwach członkowskich. Jej funkcje są następujące:

— tworzenie skomputeryzowanych rejestrów na szczeblu krajowym i udostępnianie ich do celów wzajemnej konsultacji,

— zastępowanie rejestrów w formie papierowej zapisami komputerowymi, co umożliwi państwom członkowskim zarządzanie informacjami i dzielenie się nimi z innymi państwami członkowskimi,

— umożliwianie połączeń pomiędzy rejestrami NVR i VVR przy użyciu wspólnych norm i terminologii.

Główne zasady rządzące architekturą są następujące:

— wszystkie NVR staną się częścią komputerowego systemu sieciowego,

— wszystkie państwa członkowskie będą mieć wgląd we wspólne dane po uzyskaniu dostępu do systemu,

— podwójna rejestracja danych i związane z tym ewentualne błędy zostaną wyeliminowane wraz z uruchomieniem VVR,

— dane są aktualne.

Agencja udostępni jednostkom rejestrującym następujące pliki instalacyjne oraz dokumenty mające zastosowanie przy tworzeniu sNVR i silnika translacyjnego (TE) oraz przy łączeniu ich z centralnym VVR:

— pliki instalacyjne:

  — pliki_instalacyjne_sNVR,

  — pliki_instalacyjne_TE,

— dokumenty:

  — instrukcja_administratora_sNVR,

  — eksport_CSV,

  — import_CSV,

  — instrukcja_wdrożenia_sNVR,

▼M1

— instrukcja_użytkownika_sNVR,

— instrukcja_wdrożenia_NVR-TE,

— instrukcja_integracji_NVR-TE,

— instrukcja_użytkownika_VVR.

3. TRYB FUNKCJONOWANIA

3.1. **Korzystanie z NVR**

NVR ma być wykorzystywany do następujących celów:

— rejestrowanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji,

— rejestrowanie numerów EVN przydzielanych pojazdom,

— wyszukiwanie skróconych, ogólnoeuropejskich informacji o danym pojeździe,

— monitorowanie kwestii prawnych, takich jak zobowiązania i informacje prawne,

— wyszukiwanie informacji do celów kontrolnych, związanych głównie z bezpieczeństwem i utrzymaniem,

— umożliwianie kontaktu z właścicielem i posiadaczem,

— weryfikowanie niektórych wymogów bezpieczeństwa przed wydaniem certyfikatów bezpieczeństwa,

— monitorowanie konkretnego pojazdu.

3.2. **Formularze wniosków**

▼M4

3.2.1. *Wniosek o rejestrację*

Na potrzeby wniosku o rejestrację stosuje się formularz znajdujący się w dodatku 4.

Podmiot ubiegający się o rejestrację pojazdu zaznacza pole „Nowa rejestracja”. Wypełnia formularza i kieruje go do:

— RE państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być zarejestrowany, wypełniając wszystkie pola,

— RE pierwszego państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być eksploatowany, w przypadku pojazdu z państwa trzeciego (zob. pkt 3.2.5 ppkt 2). W takim przypadku formularz musi zawierać co najmniej informacje dotyczące identyfikacji właściciela pojazdu i jego dysponenta, ograniczeń w użytkowaniu pojazdu, podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

▼M1

3.2.2. *Rejestracja pojazdu i nadanie europejskiego numeru pojazdu (EVN).*

W przypadku pierwszej rejestracji przedmiotowa jednostka rejestrująca nadaje pojazdowi numer EVN.

Pojedynczy formularz rejestracyjny może dotyczyć tylko jednego pojazdu lub grupy pojazdów należących do tej samej serii lub tego samego zamówienia, z załącznikiem stanowiącym wykaz numerów pojazdów.

Jednostka rejestrująca musi podjąć stosowne środki, aby zapewnić poprawność danych wprowadzanych przez nią do NVR. W tym celu jednostka rejestrująca może wystąpić z wnioskiem o informacje do innych jednostek rejestrujących, w szczególności w przypadku, kiedy jednostka ubiegająca się o rejestrację w danym państwie członkowskim nie ma siedziby w tym państwie.

▼M1

3.2.3. *Zmiana danych rejestracyjnych*

Podmiot składający wniosek o zmianę danych rejestracyjnych pojazdu:

— zaznacza pole „Zmiana danych”,

— wpisuje aktualny numer EVN (pkt nr 0),

— zaznacza pola przy tych danych, których dotyczy zmiana,

— wprowadza nową treść zmienianych danych, a następnie kieruje formularz do jednostek rejestrujących we wszystkich państwach członkowskich, w których pojazd jest zarejestrowany.

W niektórych przypadkach posłużenie się standardowym formularzem może okazać się niewystarczające. W związku z tym jednostka rejestrująca może w razie konieczności przedłożyć dodatkowe dokumenty w formie papierowej lub elektronicznej.

O ile nie określono inaczej w dokumentach rejestracyjnych, posiadacza pojazdu uznaje się za „posiadacza dowodu rejestracyjnego” w rozumieniu art. 33 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE.

W przypadku zmiany posiadacza aktualnie zarejestrowany posiadacz ma obowiązek powiadomić jednostkę rejestrującą, a jednostka rejestrująca ma obowiązek powiadomić nowego posiadacza o zmianie rejestracji. Poprzedni posiadacz zostanie usunięty z NVR i zwolniony z odpowiedzialności dopiero wówczas, kiedy nowy posiadacz potwierdzi akceptację statusu posiadacza. Jeżeli na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego posiadacza żaden nowy posiadacz nie zaakceptował statusu posiadacza, rejestracja pojazdu zostaje zawieszona.

W przypadkach gdy, zgodnie z TSI OPE, z powodu zmian technicznych pojazdowi należy nadać nowy numer EVN, posiadacz dowodu rejestracyjnego informuje jednostkę rejestrującą państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, o tych zmianach oraz, w stosownych przypadkach, o nowym zezwoleniu na dopuszczenie do eksploatacji. Wspomniana jednostka rejestrująca przydziela pojazdowi nowy numer EVN.

▼M4

RE rejestruje zmiany w NVR w terminie 20 dni roboczych od otrzymania kompletnego wniosku. W powyższym terminie RE dokonuje rejestracji pojazdu lub żąda korekty/wyjaśnień.

▼M1

3.2.4. *Wycofanie z rejestru*

Podmiot składający wniosek o wycofanie z rejestru zaznacza pole „Wycofanie z eksploatacji”, następnie wypełnia pkt nr 10, po czym kieruje formularz do jednostek rejestrujących we wszystkich państwach członkowskich, w których dany pojazd jest zarejestrowany.

Jednostka rejestrująca dokonuje wycofania z rejestru poprzez wpisanie daty wycofania oraz przekazanie podmiotowi składającemu wniosek potwierdzenia wycofania z eksploatacji.

▼M4

3.2.5. *Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w kilku państwach członkowskich*

1. Pojazdy rejestruje się tylko w NVR państwa członkowskiego, w którym zostały po raz pierwszy dopuszczone do eksploatacji lub, w przypadku pojazdów, dla których pozwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zostało wydane zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ([1]), tylko w państwie członkowskim w obszarze użytkowania określonym w zezwoleniu na dopuszczenie do eksploatacji, bez uszczerbku dla przekazywania rejestracji innym NVR zgodnie z pkt 3.2.6 ppkt 2.

([1]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44)

▼M4

2. Pojazdy wjeżdżające do systemu kolei Unii z państw trzecich i zarejestrowane w rejestrze pojazdów niezgodnie z niniejszą specyfikacją lub niepołączone z EC VVR należy zarejestrować tylko w NVR pierwszego państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być eksploatowany w systemie kolei Unii.

3. Pojazdy wjeżdżające do systemu kolei Unii z państw trzecich i zarejestrowane w rejestrze pojazdów kolejowych zgodnie ze specyfikacją oraz połączone z EC VVR, w przypadku gdy przewidziano to w międzynarodowej umowie, której stroną jest Unia Europejska, nie są rejestrowane w żadnym NVR.

4. W przypadku każdego pojazdu NVR, w którym jest on zarejestrowany, zawiera dane dotyczące pkt 2, 6, 12 i 13 w odniesieniu do każdego z państw członkowskich, w których zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zostało temu pojazdowi udzielone.

Niniejszy przepis pozostaje bez uszczerbku dla art. 3 i 5.

3.2.6. *Przeniesienie rejestracji i zmiana EVN*

1. EVN zmienia się, jeżeli ze względu na wprowadzone w pojeździe modyfikacje techniczne nie odzwierciedla on zdolności do interoperacyjności lub charakterystyki technicznej zgodnie z dodatkiem 6. Takie modyfikacje techniczne mogą powodować konieczność uzyskania ponownego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z art. 21–26 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE ([1]) lub uzyskania nowego pozwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu oraz, w stosownych przypadkach, nowego zezwolenia dla typu pojazdu, zgodnie z art. 21 i 24 dyrektywy (UE) 2016/797. Dysponent powiadamia RE państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, o tych zmianach oraz, w stosownych przypadkach, o nowym zezwoleniu na dopuszczenie do eksploatacji lub o nowym zezwoleniu na wprowadzenie do obrotu. Wspomniana RE przydziela pojazdowi nowy EVN.

2. EVN można zmienić na wniosek dysponenta za pomocą nowej rejestracji pojazdu w NVR innego państwa członkowskiego połączonego z EC VVR i późniejszego wycofania starej rejestracji.

3.3. **Prawa dostępu**

W tabeli poniżej zestawiono prawa dostępu do danych zawartych w NVR danego państwa członkowskiego „XX”:

Podmiot	Prawa do odczytu	Prawa do aktualizacji
RE państwa członkowskiego „XX”	Wszystkie dane	Wszystkie dane w rejestrze pojazdów państwa członkowskiego „XX”.
NSA	Wszystkie dane	Brak
Agencja	Wszystkie dane	Brak
Dysponent	Wszystkie dane dotyczące pojazdów, których jest dysponentem	Brak

([1]) 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, s. 1).

▼**M4**

Podmiot	Prawa do odczytu	Prawa do aktualizacji
ECM	Wszystkie dane pojazdów, z wyjątkiem danych odnoszących się do właściciela, w odniesieniu do których pełni obowiązki ECM	Brak
Właściciel	Wszystkie dane dotyczące pojazdów, których jest właścicielem	Brak
Przedsiębiorstwo kolejowe	Wszystkie dane, z wyjątkiem danych odnoszących się do właściciela, w oparciu o co najmniej jeden numer pojazdu	Brak
Zarządca infrastruktury	Wszystkie dane, z wyjątkiem danych odnoszących się do właściciela, w oparciu o co najmniej jeden numer pojazdu	Brak
Organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 22 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ([1]), oraz organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ([2])	Wszystkie dane dotyczące pojazdów poddawanych kontroli lub audytowi	Brak
Organ wydający deklarację weryfikacji WE (wnioskodawca)	Wszystkie dane dotyczące pojazdów, dla których jest organem wydającym deklarację weryfikacji WE (wnioskodawcą), z wyjątkiem danych odnoszących się do właściciela	Brak
Inni uprawnieni użytkownicy uznani przez NSA lub Agencję ([3])	Należy określić stosownie do potrzeb, możliwe ograniczenie czasu dostępu, z wyjątkiem danych odnoszących się do właściciela	Brak

([1]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).
([2]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).
([3]) Agencja, we współpracy z NSA, określa procedurę uznawania uprawnionych użytkowników.

Prawa dostępu do NVR można rozszerzyć na odpowiednie podmioty z państw trzecich lub organizację międzyrządową, jeżeli zostało to przewidziane w międzynarodowej umowie, której stroną jest Unia Europejska.

▼M1

3.4. **Zapisy archiwalne**

Wszystkie dane należy przechowywać w NVR przez okres 10 lat od daty wycofania pojazdu z eksploatacji. Dane muszą być dostępne w trybie *on-line* przez co najmniej pierwsze trzy lata. Po upływie trzech lat dane mogą być przechowywane w formie elektronicznej lub papierowej, albo archiwizowane w inny sposób. Jeżeli kiedykolwiek w ciągu tego 10-letniego okresu zostanie wszczęte dochodzenie dotyczące pojazdu lub większej liczby pojazdów, dane dotyczące takich pojazdów należy w razie konieczności przechowywać przez okres dłuższy niż 10 lat.

Po wycofaniu pojazdu z eksploatacji żaden z numerów rejestracyjnych przydzielonych temu pojazdowi nie może zostać przydzielony innemu pojazdowi przez okres 100 lat od daty wycofania pojazdu.

Wszelkie zmiany w NVR należy odnotowywać. Zarządzanie zmianami archiwalnymi może być realizowane za pomocą rozwiązań informatycznych.

4. ISTNIEJĄCE POJAZDY

4.1. **Zawartość danych**

Poniżej zestawiono 13 punktów dotyczących przechowywanych danych ze wskazaniem, które z nich są obowiązujące.

4.1.1. *Punkt nr 1 – Europejski numer pojazdu EVN (dane obowiązkowe)*

a) Pojazdy już oznakowane 12-cyfrowym numerem

Kraje posiadające indywidualny kod kraju:

Dotychczasowe numery tych pojazdów powinny pozostać niezmienione. Należy zarejestrować aktualny numer 12-cyfrowy bez żadnych zmian.

Kraje posiadające główny kod kraju i przyznany wcześniej kod szczegółowy:

— Niemcy, główny kod kraju 80 i kod szczegółowy 68 dla AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn),

— Szwajcaria, główny kod kraju 85 i kod szczegółowy 63 dla BLS (Bern–Lötschberg–Simplon Eisenbahn),

— Włochy, główny kod kraju 83 i kod szczegółowy 64 dla FNME (Ferrovie Nord Milano Esercizio),

— Węgry, główny kod kraju 55 i kod szczegółowy 43 dla GySEV/ROeEE (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság/Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn).

Dotychczasowe numery tych pojazdów powinny pozostać niezmienione. Należy zarejestrować aktualny numer 12-cyfrowy bez żadnych zmian ([1]).

System informatyczny musi rozpoznawać oba kody (kod główny kraju i kod szczegółowy) jako odnoszące się do tego samego kraju.

b) Pojazdy nieposiadające 12-cyfrowego numeru

Zastosowanie ma dwuetapowa procedura:

— przydzielenie w NVR 12-cyfrowego numeru (zgodnie z TSI OPE), określonego zgodnie z charakterystyką pojazdu. System informatyczny powinien powiązać ten zarejestrowany numer z aktualnym numerem pojazdu,

— w przypadku pojazdów użytkowanych w ruchu międzynarodowym, z wyjątkiem pojazdów zachowanych do użytkowania w charakterze zabytków: rzeczywiste naniesienie 12-cyfrowego numeru na powierzchnię pojazdu w terminie sześciu lat po przydzieleniu do NVR. W przypadku pojazdów użytkowanych w ruchu krajowym oraz pojazdów zachowanych do użytkowania w charakterze zabytków: rzeczywiste naniesienie 12-cyfrowego numeru jest nieobowiązkowe.

([1]) Wszystkim nowym pojazdom dopuszczonym do eksploatacji w przypadku AAE, BLS, FNME i GySEV/ROeEE należy jednak przypisać standardowy kod kraju.

▼M1

4.1.2. *Punkt nr 2 – Państwo członkowskie i NSA (dane obowiązkowe)*

Punkt „Państwo członkowskie” musi zawsze odnosić się do tego państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany w jego NVR. W przypadku pojazdów z krajów trzecich punkt ten odnosi się do pierwszego państwa członkowskiego, które dopuściło pojazd do eksploatacji w sieci kolejowej Unii Europejskiej. Punkt „NSA” odnosi się do podmiotu, który wydał zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.

4.1.3. *Punkt nr 3 – Rok produkcji*

Jeżeli dokładny rok produkcji nie jest znany, należy wprowadzić przybliżony rok produkcji.

4.1.4. *Punkt nr 4 – Identyfikacja WE*

Z reguły identyfikacja tego rodzaju nie istnieje w przypadku istniejących pojazdów, z wyjątkiem niewielkiej liczby pojazdów taboru kolei dużych prędkości. Należy odnotować tylko wówczas, gdy dostępne są odpowiednie dane.

4.1.5. *Punkt nr 5 – Odniesienie do ERATV*

Należy odnotować tylko wówczas, gdy dostępne są odpowiednie dane.

Do czasu utworzenia ERATV można poczynić odniesienie do rejestru taboru (art. 22a dyrektywy Rady 96/48/WE ([1]) i art. 24 dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([2])).

4.1.6. *Punkt nr 6 – Ograniczenia w użytkowaniu pojazdu*

Należy odnotować tylko wówczas, gdy dostępne są odpowiednie dane.

4.1.7. *Punkt nr 7 – Właściciel (dane obowiązkowe)*

Obowiązkowe i zazwyczaj dostępne.

4.1.8. *Punkt nr 8 – Posiadacz (dane obowiązkowe)*

Obowiązkowe i zazwyczaj dostępne. Należy wprowadzić VKM (indywidualny kod określony w rejestrze VKM), o ile posiadacz nim dysponuje.

4.1.9. *Punkt nr 9 – Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (dane obowiązkowe)*

Ten punkt jest obowiązkowy.

4.1.10. *Punkt nr 10 – Wycofanie z eksploatacji*

Ma zastosowanie w odpowiednim zakresie.

4.1.11. *Punkt nr 11 – państwa członkowskie, w których pojazd jest dopuszczony do eksploatacji*

Z reguły wagony towarowe zgodne z RIV, wagony osobowe zgodne z RIC oraz pojazdy eksploatowane na mocy umów dwustronnych i wielostronnych są rejestrowane jako dopuszczone do eksploatacji. Jeżeli informacje te są dostępne, należy je odpowiednio odnotować.

4.1.12. *Punkt nr 12 – Numer zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji*

Należy odnotować tylko wówczas, gdy dostępne są odpowiednie dane.

4.1.13. *Punkt nr 13 – Dopuszczenie do eksploatacji (dane obowiązkowe)*

Jeżeli dokładny rok dopuszczenia do eksploatacji nie jest znany, należy wprowadzić przybliżony rok dopuszczenia do eksploatacji.

([1]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.
([2]) Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

▼**M1**

4.2. **Procedura**

Jednostka poprzednio odpowiedzialna za rejestrację pojazdów ma obowiązek udostępnić wszelkie informacje NSA lub jednostce rejestrującej kraju, w którym ma siedzibę.

Istniejące wagony towarowe i wagony pasażerskie należy zarejestrować tylko w NVR tego państwa członkowskiego, w którym miała siedzibę poprzednia jednostka rejestrująca.

Jeżeli istniejący pojazd został dopuszczony do eksploatacji w kilku państwach członkowskich, jednostka rejestrująca dokonująca rejestracji tego pojazdu przesyła odpowiednie dane do jednostek rejestrujących pozostałych zainteresowanych państw członkowskich.

NSA lub jednostka rejestrująca zamieszcza informacje w swoim NVR.

NSA lub jednostka rejestrująca informuje wszystkie zainteresowane strony o zakończeniu procesu przekazywania informacji. Należy poinformować co najmniej następujące podmioty:

— jednostka poprzednio odpowiedzialna za rejestrację pojazdów,

— posiadacz,

— ERA.

▼M4

Dodatek 1

KODY OGRANICZEŃ W UŻYTKOWANIU POJAZDU

1. ZASADY

Ograniczeniom, o których mowa w zezwoleniu na dopuszczenie do eksploatacji, zgodnie z art. 21–26 dyrektywy 2008/57/WE lub w pozwoleniu na wprowadzenie do obrotu a, w stosownych przypadkach, w nowym zezwoleniu dla typu pojazdu, zgodnie z art. 21 i 24 dyrektywy (UE) 2016/797 przypisuje się kod zharmonizowany lub kod krajowy.

2. STRUKTURA

Każdy kod stanowi połączenie:

— kategorii ograniczenia,

— typu ograniczenia,

— wartości lub specyfikacji,

połączonych kropką (.):

[kategoria],[typ].[wartość lub specyfikacja].

3. KODY OGRANICZEŃ

1. Zharmonizowane kody ograniczeń mają zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich.

   Agencja aktualizuje i publikuje na swojej stronie internetowej wykaz zharmonizowanych kodów ograniczeń w odniesieniu do całego systemu kolei Unii.

   Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że niezbędne jest dodanie nowego kodu do wykazu zharmonizowanych kodów ograniczeń, zwraca się do Agencji z wnioskiem o ocenę potrzeby uwzględnienia danego nowego kodu.

   W stosownych przypadkach Agencja dokonuje oceny wniosku po konsultacji z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. W stosownych przypadkach Agencja umieszcza w wykazie nowy kod ograniczenia.

2. Agencja aktualizuje wykaz krajowych kodów ograniczeń. Zakres stosowania krajowych kodów ograniczeń należy zawęzić do tych ograniczeń, które uwzględniają szczególne właściwości obecnego systemu kolei państwa członkowskiego i w przypadku których istnieje niewielkie prawdopodobieństwo zastosowania w tym samym znaczeniu w innych państwach członkowskich.

   W przypadku typów ograniczeń nieuwzględnionych w wykazie, o którym mowa w pkt 1, krajowy organ ds. bezpieczeństwa zwraca się do Agencji z wnioskiem o ujęcie nowego kodu w wykazie krajowych kodów ograniczeń. Agencja dokonuje oceny wniosku, w stosownych przypadkach, po konsultacji z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. W stosownych przypadkach Agencja umieszcza w wykazie nowy kod ograniczenia.

3. Kod ograniczenia dla międzynarodowych organów ds. bezpieczeństwa traktuje się jak krajowy kod ograniczenia.

4. Zakres stosowania ograniczeń niekodowanych należy zawęzić do tych ograniczeń, w przypadku których, z racji ich szczególnego charakteru, istnieje niewielkie prawdopodobieństwo zastosowania w odniesieniu do kilku typów pojazdów.

   Agencja prowadzi niepowtarzalny wykaz kodów ograniczeń w odniesieniu do EVR, europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 48 dyrektywy (UE) 2016/797, punktu kompleksowej obsługi oraz bazy danych interoperacyjności i bezpieczeństwa Europejskiej Agencji Kolejowej.

5. W stosownych przypadkach Agencja może koordynować proces harmonizacji kodów ograniczeń z odpowiednią organizacją międzyrządową, jeżeli zostało to przewidziane w odpowiedniej umowie międzynarodowej, której stroną jest Unia Europejska.

▼**M4**

Dodatek 2

STRUKTURA I ZAWARTOŚĆ EUROPEJSKIEGO NUMERU IDENTYFIKACYJNEGO

Agencja określa strukturę i zawartość europejskiego numeru identyfikacyjnego (EIN), z uwzględnieniem kodyfikacji rodzajów odpowiednich dokumentów, w dokumencie technicznym i publikuje ten dokument na swojej stronie internetowej.

▼M1

Dodatek 3

KODY WYCOFANIA Z EKSPLOATACJI

Kod	Tryb wycofania z eksploatacji	Opis
00	Brak	Pojazd posiada ważną rejestrację.
10	Zawieszenie rejestracji Bez uzasadnienia	Rejestracja pojazdu zawieszona na wniosek właściciela lub posiadacza, lub decyzją NSA lub jednostki rejestrującej.
11	Zawieszenie rejestracji	Pojazd przeznaczony do przechowywania w stanie gotowości do eksploatacji jako rezerwa nieaktywna lub strategiczna.
20	Przeniesienie rejestracji	Stwierdzono, że pojazd został ponownie zarejestrowany pod nowym numerem lub przez inny NVR do celów dalszego użytkowania w ramach (całości lub części) europejskiej sieci kolejowej.
30	Wycofanie z eksploatacji Bez uzasadnienia	Rejestracja pojazdu na użytkowanie w ramach europejskiej sieci kolejowej wygasła, brak danych o ponownej rejestracji.
31	Wycofanie z eksploatacji	Pojazd przeznaczony do dalszego użytkowania jako pojazd kolejowy poza europejską siecią kolejową.
32	Wycofanie z eksploatacji	Pojazd przeznaczony do odzysku istotnych składników/modułów/części zapasowych dotyczących interoperacyjności lub do gruntownej przebudowy
33	Wycofanie z eksploatacji	Pojazd przeznaczony do złomowania i przekazania materiałów (w tym głównych części zapasowych) do recyklingu.
34	Wycofanie z eksploatacji	Pojazd przeznaczony do użytkowania jako „zabytkowy tabor kolejowy” na wydzielonej sieci lub jako nieruchomy eksponat wystawowy, poza europejską siecią kolejową.

Stosowanie kodów

— Jeżeli nie podano uzasadnienia wycofania z eksploatacji, należy zastosować kody 10, 20 i 30 do określenia zmiany statusu rejestracji.

— Jeżeli znane jest uzasadnienie wycofania z eksploatacji, w bazie danych NVR dostępne są kody 11, 31, 32, 33 i 34. Kody te oparte są wyłącznie na informacjach otrzymanych przez jednostkę rejestrującą od posiadacza lub właściciela pojazdu.

Kwestie rejestracyjne

— Pojazd z zawieszoną rejestracją lub pojazd wycofany z eksploatacji nie może być użytkowany w ramach europejskiej sieci kolejowej na podstawie pierwotnej rejestracji.

— Reaktywacja rejestracji po zawieszeniu wymaga zweryfikowania przez jednostkę rejestrującą warunków, które doprowadziły do zawieszenia.

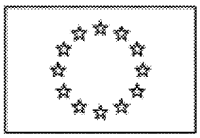
— Przeniesienie rejestracji na warunkach określonych w art. 1b decyzji Komisji 2006/920/WE ([1]) i art. 1b decyzji Komisji 2008/231/WE ([2]) zmienionej decyzją 2010/640/UE ([3]) obejmuje nową rejestrację pojazdu i późniejsze wycofanie starej rejestracji.

([1]) Dz.U. L 359 z 18.12.2006, s. 1.
([2]) Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 1.
([3]) Dz.U. L 280 z 26.10.2010, s. 29.

▼M1

Dodatek 4

STANDARDOWY FORMULARZ WNIOSKU O REJESTRACJĘ



Standardowy formularz wniosku o rejestrację pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji [1]

zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE oraz obowiązującymi przepisami krajowymi

Cel złożenia wniosku: Nowa rejestracja ☐ Zmiana danych ☐ [2] Wycofanie z eksploatacji ☐

INFORMACJE DOTYCZĄCE POJAZDU

1. **Numer**

1.1. Europejski numer pojazdu (EVN) [3] _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ - _

1.2. Numer poprzednio przydzielony pojazdowi [4]

2. **Państwo członkowskie, w którym pojazd ma być zarejestrowany, oraz NSA, który dopuścił pojazd do eksploatacji**

2.1. Państwo członkowskie: _ _

2.2. Nazwa NSA: .....

3. **Rok produkcji:** _ _ _ _

4. **Identyfikacja WE**

4.1. Data wydania deklaracji: _ _ _ _ _ _ _ _

4.2. Identyfikacja WE: .....

4.3. Nazwa organu wydającego deklarację: .....

4.4. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze: .....

Adres organizacji

4.5. Ulica i numer: .....

4.6. Miejscowość: .....

4.7. Kod kraju: ..... 4.8. Kod pocztowy:.....

5. **Odniesienie do europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji:**

5a. **Seria**

---

[1] Formularz ten można również opracować w wersji elektronicznej.
[2] Należy również zaznaczyć pole znajdujące się przy każdych zmienionych danych.
[3] Nie dotyczy w przypadku pierwszej rejestracji.
[4] Nie dotyczy w przypadku pierwszej rejestracji.

▼M1

6. **Ograniczenia w użytkowaniu pojazdu**

6.1. Ograniczenia (kod): _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _

..... _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _, _ _ _

6.2. Ograniczenia (tekst): .....

INFORMACJE DOTYCZĄCE PODMIOTÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA POJAZD

7. **Właściciel**

7.1. Nazwa organizacji: .....

7.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze: .....

Adres organizacji

7.3. Ulica i numer: .....

7.4. Miejscowość: .....

7.5. Kod kraju: ..... 7.6. Kod pocztowy: .....

8. **Posiadacz**

8.1. Nazwa organizacji: .....

8.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze: .....

Adres organizacji

8.3. Ulica i numer: .....

8.4. Miejscowość: .....

8.5. Kod kraju: ..... 8.6. Kod pocztowy: .....

8.7. Oznaczenie posiadacza pojazdu (VKM): .....

DANE OPERACYJNE

9. **Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie**

9.1. Nazwa organizacji: .....

9.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze: .....

Adres organizacji

9.3. Ulica i numer: .....

9.4. Miejscowość: .....

9.5. Kod kraju: ..... 9.6. Kod pocztowy: .....

9.7. Adres e-mail: .....

10. **Wycofanie z eksploatacji**

10.1. Tryb (kod): _ _ _

10.2. Data: _ _ _ _ _ _ _ _

11. **Państwa członkowskie, w których pojazd jest już dopuszczony do eksploatacji**

.....

▼M1

Dane identyfikacyjne podmiotu występującego o rejestrację pojazdu: .....

Data: _ _ _ _ _ _ _ _

Nazwisko i podpis urzędnika odpowiedzialnego: .....

DANE ODNOSZĄCE SIĘ DO ORGANU DS. BEZPIECZEŃSTWA

1.1. **Przydzielony europejski numer pojazdu (EVN)** [1] _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ — _

12. **Numer zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji** _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

13. **Dopuszczenie do eksploatacji**

13.1. Data wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji: _ _ _ _ _ _ _ _

13.2. Okres ważności zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji: _ _ _ _ _ _ _ _

Data wpłynięcia wniosku: _ _ _ _ _ _ _ _

Data wycofania z eksploatacji: _ _ _ _ _ _ _ _

[1] Istnieje możliwość załączenia wykazu kilku pojazdów w ramach tej samej serii lub zamówienia.

▼M1

Dodatek 5

SŁOWNIK POJĘĆ

Skrót	Objaśnienie
CCS	Sterowanie
WNP	Wspólnota Niepodległych Państw
COTIF	Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami
CR	System kolei konwencjonalnych
DB	Baza danych
KE	Komisja Europejska
EC VVR	Europejski scentralizowany wirtualny rejestr pojazdów kolejowych
EIN	Europejski numer identyfikacyjny
EN	Norma europejska
EVN	Europejski numer pojazdu
ERA	Europejska Agencja Kolejowa, zwana również „Agencją”
ERATV	Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji
ERTMS	Europejski system zarządzania ruchem kolejowym
UE	Unia Europejska
HS	System kolei dużych prędkości
IB	Organ dochodzeniowy
ISO	Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna
IM	Zarządca infrastruktury
INF	Infrastruktura
IT	Technologia informacyjna
LR	Rejestr lokalny
NoBo	Jednostka notyfikowana
NSA	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa (NSA)
NVR	Krajowy rejestr pojazdów kolejowych
TSI OPE	Techniczna specyfikacja interoperacyjności (TSI) dotycząca podsystemu „Ruch kolejowy”
OTIF	Międzyrządowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami
RE	Jednostka rejestrująca, tj. organ odpowiedzialny za prowadzenie i aktualizację NVR
RB	Organ regulacyjny
RIC	Przepisy o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i hamulcowych w ruchu międzynarodowym
RIV	Przepisy o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w ruchu międzynarodowym

▼**M1**

Skrót	Objaśnienie
RS lub RST	Tabor kolejowy
RSRD (TAF)	Informacyjna baza danych taboru kolejowego (TAF)
RU	Przedsiębiorstwo kolejowe
SEDP (TAF)	Strategiczny europejski plan wdrożenia (TAF)
TAF (TSI)	(TSI) Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych
TSI	Techniczna specyfikacja interoperacyjności
VKM	Oznaczenie posiadacza pojazdu
VKMR	Rejestr oznaczeń posiadaczy pojazdów
VVR	Wirtualny rejestr pojazdów kolejowych
WAG (TSI)	(TSI) Wagony towarowe
WIMO (TAF)	Operacyjna baza danych transportu kolejowego towarowego i intermodalnego (TAF)

▼M2

Dodatek 6

CZĘŚĆ „0” IDENTYFIKACJA POJAZDU

Uwagi ogólne

W niniejszym dodatku opisano europejski numer pojazdu i związane z nim oznaczenie, jakie nanosi się w widocznym miejscu pojazdu dla celów jego jednoznacznej identyfikacji przez cały okres eksploatacji. W dodatku tym nie opisano innych numerów ani oznaczeń, jakie ewentualnie mogą zostać wygrawerowane lub przymocowane na stałe do podwozia albo innych głównych elementów konstrukcji w procesie wytwarzania pojazdu.

Europejski numer pojazdu i związane z nim skróty

Każdy pojazd kolejowy otrzymuje numer składający się z 12 cyfr (nazywany europejskim numerem pojazdu (EVN)), o następującym układzie:

<table>
<tr><th>Grupa taboru</th><th>Zdolność do interoperacyjności i typ pojazdu [2 cyfry]</th><th>Państwo, w którym dany pojazd jest zarejestrowany [2 cyfry]</th><th>Charakterystyka techniczna [4 cyfry]</th><th>Numer seryjny: [3 cyfry]</th><th>Cyfra kontrolna [1 cyfra]</th></tr>
<tr><td>Wagony towarowe</td><td>00 do 09
10 do 19
20 do 29
30 do 39
40 to 49
80 do 89
[szczegóły w części 6]</td><td rowspan="4">01 do 99
[szczegóły w części 4]</td><td>0000 do 9999
[szczegóły w części 9]</td><td>000 do 999</td><td rowspan="4">0 do 9
[szczegóły w części 3]</td></tr>
<tr><td>Ciągnione pojazdy pasażerskie</td><td>50 do 59
60 do 69
70 do 79
[szczegóły w części 7]</td><td>0000 do 9999
[szczegóły w części 10]</td><td>000 do 999</td></tr>
<tr><td>Tabor trakcyjny oraz jednostki zespołów trakcyjnych o stałym lub z góry określonym składzie</td><td>90 do 99
[szczegóły w części 8]</td><td colspan="2">0000000 to 8999999
[znaczenie tych cyfr zostaje określone przez dane państwa członkowskie, ewentualnie w wyniku porozumienia dwu- lub wielostronnego]</td></tr>
<tr><td>Pojazdy specjalne</td><td>9000 to 9999
[szczegóły w części 11]</td><td>000 do 999</td></tr>
</table>

7 cyfr składających się na charakterystykę techniczną i numer seryjny umożliwia jednoznaczną identyfikację pojazdu w każdej grupie ciągnionych pojazdów pasażerskich i pojazdów specjalnych w danym kraju ([1]).

Numer ten uzupełniają oznaczenia alfabetyczne:

a) skrótowe oznaczenie kraju, w którym dany pojazd jest zarejestrowany *(szczegóły w części 4)*;

b) oznaczenie posiadacza pojazdu *(szczegóły w części 1)*;

c) skróty oznaczające charakterystykę techniczną (szczegóły w odniesieniu do wagonów towarowych w części 12, a w odniesieniu do ciągnionych pojazdów pasażerskich w części 13).

Europejski numer pojazdu zmienia się, jeżeli ze względu na wprowadzone w pojeździe modyfikacje techniczne nie odzwierciedla zdolności do interoperacyjności lub charakterystyki technicznej zgodnie z niniejszym dodatkiem. Takie modyfikacje techniczne mogą powodować konieczność uzyskania ponownego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z art. 20–25 dyrektywy 2008/57/WE.

([1]) W przypadku pojazdów specjalnych, w danym kraju niepowtarzalny musi być numer utworzony z cyfry pierwszej oraz ostatnich 5 cyfr charakterystyki technicznej i numeru seryjnego.

▼M2

CZĘŚĆ 1 OZNACZENIE POSIADACZA POJAZDU

▼M4

1. **Definicja oznaczenia dysponenta pojazdu (VKM)**

Oznaczenie dysponenta pojazdu (VKM) to kod alfabetyczny składający się z 2 do 5 liter ([1]). VKM nanosi się na każdy pojazd szynowy w pobliżu europejskiego numeru pojazdu. VKM określa dysponenta pojazdu zgodnie z rejestracją w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych.

Oznaczenie VKM jest niepowtarzalne i ważne we wszystkich państwach członkowskich oraz we wszystkich państwach przystępujących do porozumienia, co wiąże się ze stosowaniem przedstawionego w niniejszej decyzji systemu numeracji pojazdów i oznaczeń VKM.

▼M2

2. **Format oznaczenia posiadacza pojazdu**

Oznaczenie VKM przedstawia pełną nazwę lub skrót nazwy posiadacza pojazdu, w miarę możliwości w łatwo rozpoznawalny sposób. Można wykorzystywać wszystkie spośród 26 liter alfabetu łacińskiego. W oznaczeniu VKM używa się wielkich liter. Litery niebędące pierwszymi literami słów składających się na nazwę posiadacza mogą być małe. Podczas sprawdzania niepowtarzalności oznaczenia zapis małymi literami będzie traktowany tak, jakby były to wielkie litery.

Litery mogą posiadać znaki diakrytyczne ([2]). Podczas sprawdzania niepowtarzalności oznaczenia znaki diakrytyczne w tych literach są pomijane.

W przypadku pojazdów znajdujących się w gestii posiadaczy z siedzibą w państwie, w którym nie używa się alfabetu łacińskiego, po oznaczeniu VKM może następować jego przekład na używany w tym państwie alfabet, oddzielony od oznaczenia VKM ukośnikiem („/”). Do celów przetwarzania danych przekład oznaczenia VKM jest pomijany.

3. **Przepisy związane z przydzielaniem oznaczeń posiadacza pojazdu**

Posiadaczowi pojazdu można nadać więcej niż jedno oznaczenie VKM w przypadku gdy:

— posiadacz pojazdu posiada formalną nazwę w więcej niż jednym języku,

— posiadacz pojazdu ma ważne powody przemawiające za wyróżnieniem poszczególnych taborów pojazdów w ramach swojej organizacji.

Pojedyncze oznaczenie VKM może zostać przydzielone grupie przedsiębiorstw:

— należących do jednej struktury korporacyjnej (np. grupy kapitałowej),

— należących do jednej struktury korporacyjnej, w ramach której jednej organizacji powierzono prowadzenie wszystkich spraw w imieniu wszystkich pozostałych przedsiębiorstw,

— która powierzyła odrębnemu, pojedynczemu podmiotowi prawnemu prowadzenie wszystkich spraw w swoim imieniu, przy czym w takim wypadku podmiot ten pełni rolę posiadacza.

4. **Rejestr oznaczeń posiadaczy pojazdu i procedura przydzielania oznaczeń**

Rejestr oznaczeń VKM jest ogólnie dostępny i aktualizowany na bieżąco.

Wniosek o nadanie oznaczenia VKM składa się do władz krajowych właściwych dla wnioskodawcy, a następnie przekazuje się do ERA. Oznaczeniem VKM można posługiwać się dopiero po jego opublikowaniu przez ERA.

([1]) W przypadku NMBS/SNCB może być nadal używana pojedyncza litera B umieszczona w okręgu.

([2]) Znaki diakrytyczne to znaki „akcentów”, takie jak w À, Ç, Ö, Č, Ž, Å itp. Litery specjalne w rodzaju Ø i Æ będą reprezentowane przez jeden znak; przy sprawdzaniu niepowtarzalności Ø jest traktowane jak O, a Æ jak A.

▼**M2**

Posiadacz oznaczenia VKM ma obowiązek poinformować właściwy organ krajowy o zaprzestaniu posługiwania się oznaczeniem VKM, a właściwy organ krajowy przekaże tę informację do ERA. Oznaczenie VKM zostanie następnie unieważnione po wykazaniu przez posiadacza, że oznaczenie na wszystkich rozpatrywanych pojazdach zostało zmienione. Oznaczenie takie nie zostanie przydzielone ponownie przez okres 10 lat, chyba że temu samemu posiadaczowi lub – na jego życzenie – innemu posiadaczowi.

Oznaczenie VKM może zostać przekazane innemu posiadaczowi, będącemu prawnym następcą pierwotnego posiadacza. Oznaczenie VKM zachowuje ważność w przypadku zmiany przez posiadacza VKM nazwy na inną, która nie wykazuje podobieństwa z dotychczasowym oznaczeniem VKM.

W przypadku zmiany posiadacza, która pociąga za sobą zmianę oznaczenia VKM, na rozpatrywanych pojazdach należy nanieść nowe oznaczenie VKM w okresie trzech miesięcy od daty zarejestrowania zmiany posiadacza w krajowym rejestrze pojazdów. W przypadku braku zgodności oznaczenia VKM naniesionego na pojeździe z danymi zarejestrowanymi w NVR, rejestracja w NVR zastępuje pozostałe dane.

CZĘŚĆ 2

Nieużywana

CZĘŚĆ 3 ZASADY OBLICZANIA CYFRY KONTROLNEJ (CYFRA 12)

Cyfrę kontrolną oblicza się w następujący sposób:

— w przypadku cyfr na miejscach parzystych numeru podstawowego (licząc od prawej) przyjmuje się do obliczeń ich wartość dziesiętną,

— cyfry na miejscach nieparzystych numeru podstawowego (licząc od prawej) mnoży się przez 2,

— następnie oblicza się sumę wszystkich cyfr na pozycjach parzystych i wszystkich cyfr stanowiących iloczyny cząstkowe otrzymane dla pozycji nieparzystych,

— bierze się cyfrę jednostek tak otrzymanej sumy,

— cyfrę kontrolną stanowi liczba, która dodana do cyfry jednostek daje sumę 10; jeżeli cyfrą jednostek będzie zero, wówczas cyfra kontrolna będzie także zerem.

Przykłady

1 - Niech numerem podstawowym będzie 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0

Mnożnik 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

6 3 16 4 8 7 18 6 2 0 0

Suma: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52

Cyfrą jednostek w tej sumie jest 2.

Wynika stąd, że cyfra kontrolna będzie wynosiła 8, a z podanego numeru podstawowego powstanie numer inwentarzowy 33 84 4796 100 – 8.

2 - Niech numerem podstawowym będzie 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8

Mnożnik 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

6 1 10 1 6 3 4 0 2 9 16

Suma: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Cyfrą jednostek w tej sumie jest 0.

Wynika stąd, że cyfra kontrolna będzie wynosiła 0, a z podanego numeru podstawowego powstanie numer inwentarzowy 31 51 3320 198 – 0.

▼**M4**

CZĘŚĆ 4 KODY PAŃSTW, W KTÓRYCH ZAREJESTROWANO POJAZDY (CYFRY 3–4 ORAZ SKRÓTY)

Dane odnoszące się do państw trzecich podano tylko w celach informacyjnych.

Państwa	Alfabetyczny kod państwa ([1])	Numeryczny kod państwa
Albania	AL	41
Algieria	DZ	92
Armenia	AM	58
Austria	A	81
Azerbejdżan	AZ	57
Białoruś	BY	21
Belgia	B	88
Bośnia-Hercegowina	BIH	50 i 44 ([2])
Bułgaria	BG	52
Chiny	RC	33
Chorwacja	HR	78
Kuba	CU ([1])	40
Cypr	CY	
Republika Czeska	CZ	54
Dania	DK	86
Egipt	ET	90
Estonia	EST	26
Finlandia	FIN	10
Francja	F	87
Gruzja	GE	28
Niemcy	D	80
Grecja	GR	73
Węgry	H	55
Iran	IR	96
Irak	IRQ ([1])	99
Irlandia	IRL	60
Izrael	IL	95
Włochy	I	83
Japonia	J	42

Państwa	Alfabetyczny kod państwa ([1])	Numeryczny kod państwa
Litwa	LT	24
Luksemburg	L	82
była jugosłowiańska republika Macedonii	MK	65
Malta	M	
Mołdawia	MD ([1])	23
Monako	MC	
Mongolia	MGL	31
Czarnogóra	MNE	62
Maroko	MA	93
Niderlandy	NL	84
Korea Północna	PRK ([1])	30
Norwegia	N	76
Polska	PL	51
Portugalia	P	94
Rumunia	RO	53
Rosja	RUS	20
Serbia	SRB	72
Słowacja	SK	56
Słowenia	SLO	79
Korea Południowa	ROK	61
Hiszpania	E	71
Szwecja	S	74
Szwajcaria	CH	85
Syria	SYR	97
Tadżykistan	TJ	66
Tunezja	TN	91
Turcja	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ukraina	UA	22

▼M4

Państwa	Alfabetyczny kod państwa ([1])	Numeryczny kod państwa
Kazachstan	KZ	27
Kirgistan	KS	59
Łotwa	LV	25
Liban	RL	98

Państwa	Alfabetyczny kod państwa ([1])	Numeryczny kod państwa
Zjednoczone Królestwo	GB	70
Uzbekistan	UZ	29
Wietnam	VN ([1])	32

([1]) Zgodnie z systemem kodowania alfabetycznego opisanym w dodatku 4 do konwencji z 1949 r. oraz w art. 45 ust. 4 konwencji z roku 1968 o ruchu drogowym.

([2]) Bośnia i Hercegowina stosuje 2 oddzielne kody kolejowe. Numeryczny kod państwa 49 jest zarezerwowany.

▼M2

CZĘŚĆ 5

Nieużywana

▼M2

CZĘŚĆ 6 KODY INTEROPERACYJNOŚCI UŻYWANE W ODNIESIENIU DO WAGONÓW TOWAROWYCH (CYFRY 1–2).

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">1. cyfra / 2. cyfra</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. cyfra / 1. cyfra</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Rozstaw kół</td><td>stały lub zmienny</td><td>stały</td><td>zmienny</td><td>stały</td><td>zmienny</td><td>stały</td><td>zmienny</td><td>stały</td><td>zmienny</td><td>stały lub zmienny</td><td>Rozstaw kół</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">Wagony towarowe zgodne z TSI WAG [a] z uwzględnieniem ppkt 7.1.2 i wszystkich warunków określonych w dodatku C</td><td>0</td><td>na osiach</td><td rowspan="4">Nieprzeznaczone do wykorzystania</td><td colspan="2" rowspan="2">wagonów</td><td colspan="6" rowspan="2">Nieprzeznaczone do wykorzystania [c]</td><td rowspan="2">Wagony towarowe PPV/PPW (zmienny rozstaw kół)</td><td>na osiach</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>na wózkach</td><td>na wózkach</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>na osiach</td><td colspan="8" rowspan="2">Wagony towarowe</td><td rowspan="2">Wagony towarowe PPV/PPW (stały rozstaw kół)</td><td>na osiach</td><td>2</td></tr>
<tr><td>3</td><td>na wózkach</td><td>na wózkach</td><td>3</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Inne wagony towarowe</td><td>4</td><td>na osiach [b]</td><td rowspan="2">wagony do celów utrzymania</td><td colspan="8" rowspan="2">Inne wagony towarowe</td><td rowspan="2">Wagony towarowe o specjalnym oznakowaniu charakterystyki technicznej niedopuszczone do eksploatacji w UE</td><td>na osiach [b]</td><td>4</td></tr>
<tr><td>8</td><td>na wózkach [b]</td><td>na wózkach [b]</td><td>8</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td colspan="11"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">1. cyfra / 2. cyfra</td><td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td colspan="2">2. cyfra / 1. cyfra</td></tr>
</table>

[a] Rozporządzenie Komisji [TSI WAG przyjęte po nowelizacji].
[b] Stały lub zmienny rozstaw kół.
[c] Z wyjątkiem wagonów towarowych kategorii I (wagonów izotermicznych), nie stosuje się do nowych pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.

▼M2

CZĘŚĆ 7 OZNACZENIE ZDOLNOŚCI CIĄGNIONYCH POJAZDÓW PASAŻERSKICH DO KOMUNIKACJI MIĘDZYNARODOWEJ (CYFRY 1–2)

	Komunikacja wewnętrzna	TEN ([a]) lub COTIF ([b]) lub PPV/PPW				Komunikacja wewnętrzna lub międzynarodowa na podstawie specjalnej umowy	TEN ([a]) lub COTIF ([b])	PPV/PPW		
1. cyfra \ 2. cyfra	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Pojazdy do komunikacji wewnętrznej	Pojazdy o stałym rozstawie kół, bez klimatyzacji (łącznie z wagonami do przewozu samochodów)	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520), bez klimatyzacji	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1668), bez klimatyzacji	Pojazdy zabytkowe	Nieprzeznaczone do wykorzystania ([c])	Pojazdy o stałym rozstawie kół	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520) ze zmianą wózków	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520) z osiami nastawnymi
6	Pojazdy służbowe	Pojazdy o stałym rozstawie kół, klimatyzowane	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520), klimatyzowane	Pojazdy służbowe	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1668), klimatyzowane	Wagony do przewozu samochodów	Nieprzeznaczone do wykorzystania ([c])			
7	Pojazdy klimatyzowane i hermetyczne	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Hermetyczne, pojazdy o stałym rozstawie kół, klimatyzowane	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Pozostałe pojazdy	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania

([a]) Zgodność z obowiązującymi TSI, zob. część 5 dodatku P.

([b]) Wraz z pojazdami, które zgodnie z obowiązującymi przepisami są oznakowane cyframi określonymi w niniejszej tabeli. COTIF: pojazd zgodny z regulaminem COTIF obowiązującym w momencie dopuszczenia do eksploatacji.

([c]) Z wyjątkiem wagonów osobowych o stałym rozstawie kół (56) i zmiennym rozstawie kół (66), które znajdują się już w eksploatacji, nie stosuje się dla nowych pojazdów.

▼**M2**

CZĘŚĆ 8 RODZAJE TABORU TRAKCYJNEGO ORAZ JEDNOSTEK ZESPOŁÓW TRAKCYJNYCH O STAŁYM LUB Z GÓRY OKREŚLONYM SKŁADZIE (CYFRY 1–2)

Pierwszą cyfrą jest „9”.

Jeżeli druga cyfra oznacza rodzaj taboru trakcyjnego, obowiązują następujące oznaczenia kodowe:

Kod	Ogólny rodzaj pojazdu
0	Różne
1	Lokomotywa elektryczna
2	Lokomotywa spalinowa
3	Elektryczny zespół trakcyjny (dużych prędkości) [wagon silnikowy lub wagon doczepny]
4	Elektryczny zespół trakcyjny (z wyjątkiem dużych prędkości) [wagon silnikowy lub wagon doczepny]
5	Spalinowy zespół trakcyjny [wagon silnikowy lub wagon doczepny]
6	Wagon doczepny specjalnego przeznaczenia
7	Lokomotywa manewrowa z silnikiem elektrycznym
8	Lokomotywa manewrowa z silnikiem spalinowym
9	Pojazd specjalny

CZĘŚĆ 9 STANDARDOWE OZNACZENIA NUMERYCZNE WAGONÓW TOWAROWYCH (CYFRY OD 5 DO 8)

W części 9 wskazano oznaczenia numeryczne związane z główną charakterystyką techniczną wagonu towarowego. Część 9 została opublikowana na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego opublikowaniu przez ERA.

CZĘŚĆ 10 KODY CHARAKTERYSTYKI TECHNICZNEJ CIĄGNIONEGO TABORU PASAŻERSKIEGO (CYFRY 5–6)

Część 10 została opublikowana na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego opublikowaniu przez ERA.

CZĘŚĆ 11 KODY CHARAKTERYSTYKI TECHNICZNEJ POJAZDÓW SPECJALNYCH (CYFRY OD 6 DO 8)

Część 11 została opublikowana na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego opublikowaniu przez ERA.

▼**M2**

CZĘŚĆ 12 OZNACZENIA LITEROWE W PRZYPADKU WAGONÓW TOWAROWYCH Z WYJĄTKIEM WAGONÓW PRZEGUBOWYCH I WAGONÓW WIELOCZŁONOWYCH

Część 12 została opublikowana na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego opublikowaniu przez ERA.

CZĘŚĆ 13 OZNACZENIA LITEROWE W PRZYPADKU CIĄGNIONEGO TABORU PASAŻERSKIEGO

Część 13 została opublikowana na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego opublikowaniu przez ERA.