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

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/797

z dnia 11 maja 2016 r.

w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r.	L 165	27	27.5.2020
►M2	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 z dnia 13 czerwca 2024 r.	L 1689	1	12.7.2024

▼B

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/797

z dnia 11 maja 2016 r.

w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa określa warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby osiągnąć interoperacyjność w obrębie systemu kolei Unii w sposób zgodny z dyrektywą (UE) 2016/798, aby zdefiniować optymalny poziom harmonizacji technicznej, umożliwić ułatwianie, doskonalenie i rozwój usług transportu kolejowego w Unii i w relacjach z państwami trzecimi oraz przyczynić się do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa mających zastosowanie do personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.

2. Niniejsza dyrektywa ustanawia przepisy dotyczące – w odniesieniu do każdego podsystemu – składników interoperacyjności, interfejsów oraz procedur, a także warunków całkowitej zgodności systemu kolei Unii koniecznej do osiągnięcia jego interoperacyjności.

3. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:

a) metra;

b) tramwajów i pojazdów kolei lekkiej oraz infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy;

c) sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstw prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci.

4. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy swym zakresem nie obejmują:

a) infrastruktury kolejowej będącej własnością prywatną, w tym bocznic, wykorzystywanej przez właściciela lub operatora do celów ich własnego transportu towarowego lub transportu osób w celach niezarobkowych oraz pojazdów użytkowanych wyłącznie na takiej infrastrukturze;

b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego;

▼B

c) infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach gdy jest to konieczne do celów połączalności w odniesieniu do wyłącznie do tych pojazdów;

d) pojazdów użytkowanych przede wszystkim na infrastrukturze kolei lekkiej, ale wyposażonych w pewne elementy składowe kolei ciężkiej konieczne do umożliwienia przejazdu po zamkniętym i ograniczonym odcinku infrastruktury kolei ciężkiej wyłącznie do celów połączalności.

5. W przypadku tramwajów dwusystemowych działających w systemie kolei Unii, w przypadku gdy nie ma TSI, które mają zastosowanie do tych tramwajów dwusystemowych, zastosowanie mają następujące przepisy:

a) zainteresowane państwa członkowskie zapewniają, aby przepisy krajowe lub inne stosowne dostępne środki były przyjmowane w celu zapewnienia, aby takie tramwaje dwusystemowe spełniały odpowiednie zasadnicze wymagania;

b) państwa członkowskie mogą przyjmować przepisy krajowe, aby określić procedurę udzielania zezwoleń mającą zastosowanie do takich tramwajów dwusystemowych. Organ wydający zezwolenie dla pojazdu konsultuje się z odpowiednim krajowym organem ds. bezpieczeństwa w celu zapewnienia, aby mieszana eksploatacja tramwajów dwusystemowych i pociągów kolei ciężkich spełniała wszystkie zasadnicze wymagania, jak również odnośnych wspólnych wymagań bezpieczeństwa („CST”);

c) w drodze odstępstwa od art. 21 w przypadku ruchu transgranicznego odpowiednie właściwe organy współpracują przy wydawaniu zezwolenia dla pojazdu.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do pojazdów wyłączonych z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z ust. 3 i 4.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy:

1) „system kolei Unii” oznacza elementy wymienione w załączniku I;

2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności;

3) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdatny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez; pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego lub funkcjonalnego;

4) „sieć” oznacza linie, stacje, terminale i wszystkie rodzaje stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei Unii;

5) „podsystemy” oznaczają strukturalne lub funkcjonalne części systemu kolei Unii określone w załączniku II;

6) „podsystem ruchomy” oznacza podsystem „tabor” i podsystem „sterowanie – urządzenia pokładowe”;

▼B

7) „składniki interoperacyjności” oznaczają wszelkie elementarne składniki, grupy części składowych, podzespoły lub pełne zespoły sprzętowe, włączone lub mające być włączone do podsystemu, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei, w tym zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne;

8) „produkt” oznacza produkt wytworzony w procesie produkcji, wraz ze składnikami interoperacyjności i podsystemami;

9) „zasadnicze wymagania” oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez system kolei Unii, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy;

10) „specyfikacja europejska” oznacza specyfikację należącą do jednej z następujących kategorii:

— wspólna specyfikacja techniczna określona w załączniku VIII do dyrektywy 2014/25/UE,

— europejska aprobata techniczna określona w art. 60 dyrektywy 2014/25/UE, lub

— „norma europejska” zdefiniowana w art. 2 pkt 1 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;

11) „techniczne specyfikacje interoperacyjności” („TSI”) oznaczają specyfikacje przyjęte zgodnie z niniejszą dyrektywą, obejmujące każdy z podsystemów lub część podsystemu celem spełnienia zasadniczych wymagań oraz zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii;

12) „parametr podstawowy” oznacza warunki prawne, techniczne lub eksploatacyjne kluczowe dla interoperacyjności, określone w odpowiednich TSI;

13) „szczególny przypadek” oznacza dowolną część systemu kolei wymagającą specjalnych przepisów w TSI, tymczasowych lub stałych, z powodu ograniczeń geograficznych, topograficznych, związanych ze środowiskiem miejskim lub oddziałujących na zgodność z istniejącym systemem, w szczególności linie kolejowe oraz sieci odizolowane od reszty Unii, skrajnie ładunku, prześwit toru lub szerokość międzytorza oraz pojazdy przewidziane wyłącznie do użytku lokalnego, regionalnego lub historycznego, jak też pojazdy pochodzące z lub udające się do państw trzecich;

14) „modernizacja” oznacza wszelkie większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub jego części, skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje, i poprawiające całkowite osiągi podsystemu;

15) „odnowienie” oznacza wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmieniające całkowitych osiągów podsystemu;

16) „istniejący system kolei” oznacza infrastrukturę obejmującą zarówno linie, jak i stałe urządzenia istniejącej sieci kolejowej, wraz z pojazdami wszystkich kategorii i pochodzenia, poruszającymi się po tej infrastrukturze;

17) „wymiana w ramach utrzymania” oznacza wymianę części na inne części o identycznych funkcjach i osiągach w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego;

▼B

18) „tramwaj dwusystemowy” oznacza pojazd zaprojektowany do połączonego użytkowania zarówno na infrastrukturze kolei lekkiej, jak i na infrastrukturze kolei ciężkiej;

19) „dopuszczenie do eksploatacji” oznacza wszystkie czynności, w wyniku których podsystem zostaje wprowadzony do eksploatacji;

20) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu;

21) „dysponent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z niego, wykorzystuje ten pojazd jako środek transportu i figuruje w takim charakterze w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47;

22) „wnioskodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną występującą o zezwolenie; może nią być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub inna osoba lub podmiot prawny, taki jak producent, właściciel lub dysponent; na użytek art. 15 „wnioskodawca” oznacza podmiot zamawiający lub producenta lub ich upoważnionych przedstawicieli; na użytek art. 19 „wnioskodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną zwracającą się do Agencji o decyzję w sprawie zatwierdzenia rozwiązań technicznych przewidzianych na potrzeby projektów dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS;

23) „projekt na zaawansowanym etapie realizacji” oznacza każdy projekt, który znajduje się na tak zaawansowanym etapie planowania lub realizacji, że zmiany w zakresie specyfikacji technicznych mogłyby zagrozić planowej rentowności projektu;

24) „zharmonizowana norma” oznacza normę europejską zdefiniowaną w art. 2 pkt 1 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;

25) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza organ ds. bezpieczeństwa określony w art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798;

26) „typ” oznacza typ pojazdu określający zasadnicze cechy konstrukcyjne pojazdu objęte certyfikatem badania typu lub wzoru opisanym w odpowiednim module dotyczącym weryfikacji;

27) „seria” oznacza pewną liczbę identycznych pojazdów określonego typu;

28) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zdefiniowany w art. 3 pkt 20 dyrektywy (UE) 2016/798;

29) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski szynowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800 kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego wydzielonego pasa drogowego lub współdzielić pas drogowy z pojazdami drogowymi i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżny ruch pasażerski lub towarowy;

30) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy w danym państwie członkowskim – niezależnie od tego, jaki organ je wydał – zawierające wymogi dotyczące bezpieczeństwa kolei lub wymogi techniczne, inne niż te określone w przepisach unijnych lub międzynarodowych, mające zastosowanie w tym danym państwie członkowskim do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury lub stron trzecich;

▼B

31) „zaprojektowany stan funkcjonowania” oznacza normalny tryb eksploatacji i możliwe do przewidzenia pogorszone warunki eksploatacji (w tym zużycie) mieszczące się w zakresie i warunkach stosowania określonych w dokumentacji technicznej i dokumentacji utrzymania;

32) „obszar użytkowania pojazdu” oznacza sieć lub sieci na terenie danego państwa członkowskiego lub grupy państw członkowskich, gdzie dany pojazd ma być użytkowany;

33) „akceptowalny sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez Agencję w celu określenia sposobów wykazania spełnienia zasadniczych wymagań;

34) „akceptowalny krajowy sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez państwa członkowskie w celu określenia sposobów wykazania spełnienia przepisów krajowych;

35) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie po raz pierwszy na rynku Unii składnika interoperacyjności, podsystemu lub pojazdu gotowego do działania w swoim zaprojektowanym stanie funkcjonowania;

36) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt w postaci składników interoperacyjności, podsystemów lub pojazdów lub zleca jego zaprojektowanie lub wytworzenie i oferuje go pod własną nazwą lub znakiem towarowym;

37) „upoważniony przedstawiciel” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie Unii, która otrzymała od producenta lub podmiotu zamawiającego pisemne pełnomocnictwo do działania w imieniu tego producenta lub podmiotu zamawiającego w odniesieniu do określonych zadań;

38) „specyfikacja techniczna” oznacza dokument określający wymagania techniczne, które powinny zostać spełnione przez produkt, podsystem, proces lub usługę;

39) „akredytacja” oznacza akredytację w rozumieniu art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;

40) „krajowa jednostka akredytująca” oznacza krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;

41) „ocena zgodności” oznacza proces wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do produktu, procesu, usługi, podsystemu, osoby lub jednostki;

42) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę notyfikowaną lub wyznaczoną jako wykonującą czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję; po notyfikacji przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka notyfikowana; po wyznaczeniu przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka wyznaczona;

43) „osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami lub której sprawność ruchowa przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku;

▼B

(44) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ([1]);

(45) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na wykonywaniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to ma zapewniać trakcję; dotyczy to także przedsiębiorstw, które zapewniają wyłącznie trakcję.

Artykuł 3

Zasadnicze wymagania

1. System kolei Unii, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy, spełniają odpowiednie zasadnicze wymagania.

2. Specyfikacje techniczne, o których mowa w art. 60 dyrektywy 2014/25/UE, konieczne do spełnienia obowiązujących specyfikacji europejskich lub innych norm na terytorium Unii, nie mogą stać w sprzeczności z zasadniczymi wymaganiami.

ROZDZIAŁ II

TECHNICZNE SPECYFIKACJE INTEROPERACYJNOŚCI

Artykuł 4

Treść TSI

1. Każdy z podsystemów zdefiniowanych w załączniku II jest objęty jedną TSI. Tam, gdzie jest to konieczne, podsystem może być objęty kilkoma TSI, a jedna TSI może dotyczyć kilku podsystemów.

2. Stałe podsystemy muszą stosować się do TSI i przepisów krajowych obowiązujących w chwili złożenia wniosku o dopuszczenie do eksploatacji, zgodnie z niniejszą dyrektywą i bez uszczerbku dla ust. 3 lit. f).

Pojazdy muszą spełniać wymogi TSI i przepisów krajowych obowiązujących w chwili złożenia wniosku o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, zgodnie z niniejszą dyrektywą i bez uszczerbku dla ust. 3 lit. f).

Taka zgodność stałych podsystemów i pojazdów musi być utrzymywana przez cały czas ich użytkowania.

3. W zakresie niezbędnym do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy, o których mowa w art. 1, każda TSI:

a) wskazuje swój przewidziany zakres (część sieci lub pojazdy określone w załączniku I; podsystem lub część podsystemu, o których mowa w załączniku II);

b) ustanawia zasadnicze wymagania dla każdego danego podsystemu oraz jego interfejsów z innymi podsystemami;

([1]) 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).

▼B

c) określa specyfikacje funkcjonalne i techniczne, jakie mają zostać spełnione przez podsystem i jego interfejsy z innymi podsystemami. Jeśli istnieje taka potrzeba, specyfikacje te mogą się różnić w odniesieniu do wykorzystania podsystemu, np. kategorii linii, węzłów i/lub pojazdów przewidzianych w załączniku I;

d) określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii;

e) określa, w każdym rozpatrywanym przypadku, które procedury będą użyte do oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, z jednej strony, i które procedury będą użyte do weryfikacji zgodności WE podsystemów, z drugiej. Procedury te opierają się na modułach zdefiniowanych w decyzji Komisji 2010/713/UE ([1]);

f) wskazuje strategię stosowania danej TSI. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają zostać zakończone, przy uwzględnieniu szacowanych kosztów i korzyści oraz oczekiwanego wpływu na zainteresowane strony celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą. W przypadku gdy konieczne jest skoordynowane wdrażanie TSI, jak np. w korytarzu lub w relacjach między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi, strategia ta może obejmować propozycje etapowej finalizacji;

g) wskazuje, dla danego personelu, kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy wymagane do celów eksploatacji i utrzymania powyższego podsystemu, jak też stosowania TSI;

h) wskazuje przepisy, które mają zastosowanie do istniejących podsystemów i pojazdów, w szczególności w przypadku ich modernizacji i odnowienia, oraz, w takich przypadkach, roboty modyfikacyjne, które wymagają złożenia wniosku o nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji;

i) wskazuje parametry pojazdów i stałych podsystemów, które przedsiębiorstwo kolejowe powinno sprawdzić, oraz procedury, które należy stosować w celu sprawdzenia tych parametrów po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, a przed pierwszym użyciem pojazdu, aby zapewnić zgodność między pojazdami a trasami, na których mają one być eksploatowane.

4. Każda TSI jest opracowywana na podstawie badania istniejącego podsystemu oraz wskazuje docelowy podsystem, który można zrealizować stopniowo w rozsądnym czasie. W związku z tym przyjęcie TSI oraz zgodność z nimi ułatwią stopniowe osiągnięcie interoperacyjności systemu kolei Unii.

5. TSI utrzymują, we właściwy sposób, kompatybilność istniejącego systemu kolei każdego z państw członkowskich. W tym celu można uwzględnić konkretne przypadki dla każdej TSI, w odniesieniu do

([1]) Decyzja Komisji 2013/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 319 z 4.12.2010, s. 1).

▼B

zarówno do sieci, jak i do pojazdów, a zwłaszcza skrajnie ładunku, prześwit toru i szerokość międzytorza oraz pojazdy jadące z państw trzecich lub do tych państw. Dla każdego szczególnego przypadku TSI określają przepisy wykonawcze dotyczące elementów TSI przewidzianych w ust. 3 lit. c)–g).

6. Jeżeli pewne aspekty techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań nie mogą być wyraźnie ujęte w TSI, powinny zostać jasno określone w załączniku do TSI jako „punkty otwarte”.

7. TSI nie uniemożliwiają państwom członkowskim podejmowania decyzji dotyczących wykorzystania infrastruktury do celów przemieszczania pojazdów nieobjętych TSI.

8. TSI mogą zawierać wyraźne bezpośrednie odniesienia do norm lub specyfikacji europejskich lub międzynarodowych lub do dokumentacji technicznej publikowanej przez Agencję, jeżeli jest to ściśle uzasadnione koniecznością realizacji celów niniejszej dyrektywy. W takim przypadku stosowne normy lub specyfikacje (lub ich właściwe części) lub dokumentację techniczną traktuje się jak załączniki do danej TSI i stają się one obligatoryjne od chwili zastosowania tej TSI. Wobec braku takich specyfikacji lub norm lub dokumentacji technicznej oraz do czasu ich opracowania można czynić odniesienia do innych jasno określonych dokumentów normatywnych łatwo dostępnych i znajdujących się w zasobach publicznych.

Artykuł 5

Opracowanie, przyjęcie i przegląd TSI

1. Aby określić szczegółowe cele każdej TSI, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 50 dotyczących w szczególności i w stosownych przypadkach:

a) geograficznego i technicznego zakresu TSI;

b) obowiązujących zasadniczych wymagań;

c) wykazu warunków regulacyjnych, technicznych i eksploatacyjnych, które mają zostać zharmonizowane na poziomie podsystemów i na poziomie interfejsów między podsystemami, oraz ich oczekiwanego poziomu harmonizacji;

d) procedur właściwych dla kolei służących do oceny zgodności oraz przydatności składników interoperacyjności;

e) procedur właściwych dla kolei służących weryfikacji WE podsystemów;

f) kategorii członków personelu biorących udział w eksploatacji i utrzymaniu danych podsystemów oraz ogólnych celów dla określenia minimalnych wymogów w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków zdrowotnych i warunków dotyczących bezpieczeństwa dla danych członków personelu;

g) wszelkich innych niezbędnych elementów, jakie należy wziąć pod uwagę w celu zapewnienia interoperacyjności zgodnie z art. 1 ust. 1 i 2 w ramach systemu kolei Unii, takich jak dostosowanie TSI do europejskich i międzynarodowych norm lub specyfikacji.

Przyjmując te akty delegowane, Komisja uzasadnia potrzebę istnienia nowej lub znacznie zmienionej TSI, w tym jej oddziaływanie na istniejące przepisy i specyfikacje techniczne.

2. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania aktów delegowanych, o których mowa w ust. 1, Komisja zwraca się do Agencji o opracowanie TSI i ich zmian oraz o przygotowanie stosownych zaleceń dla Komisji.

▼B

Każdy projekt TSI przygotowuje się w następujących etapach:

a) Agencja identyfikuje parametry podstawowe dla TSI, jak i interfejsy z innymi podsystemami oraz wszelkie szczególne przypadki, które mogą okazać się niezbędne;

b) Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry, o których mowa w lit. a). W razie konieczności Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz uznane prace badawcze.

3. Przy projektowaniu lub dokonywaniu przeglądu poszczególnych TSI, w tym parametrów podstawowych, Agencja bierze pod uwagę szacowane koszty i korzyści wszystkich rozważanych rozwiązań technicznych wraz z interfejsami między nimi, tak aby przyjąć i wdrożyć najbardziej opłacalne rozwiązania. Ocena ta określa prawdopodobny wpływ na wszystkie odnośne przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze i odpowiednio uwzględnia wymogi dyrektywy (UE) 2016/798. Państwa członkowskie biorą udział w dokonywaniu tej oceny, dostarczając w odpowiednich przypadkach wymaganych informacji.

4. Agencja opracowuje TSI i ich zmiany zgodnie z art. 5 i 19 rozporządzenia (UE) 2016/796, spełniając kryteria otwartości, konsensusu i przejrzystości zdefiniowane w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.

5. Komitet, o którym mowa w art. 51 (zwany dalej „Komitetem”), jest okresowo informowany o pracach przygotowawczych nad TSI. Podczas tych prac, aby zapewnić zgodność z aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja może formułować zakres zadań lub praktyczne zalecenia dotyczące projektu TSI oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać przeanalizowania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w sprawozdaniu załączonym do projektu TSI.

6. Jeżeli ze względu na zgodność techniczną różne podsystemy muszą być dopuszczone do eksploatacji równocześnie, daty rozpoczęcia stosowania odpowiednich TSI są takie same.

7. Przy projektowaniu, przyjmowaniu lub dokonywaniu przeglądu TSI brane są pod uwagę opinie użytkowników w zakresie charakterystyk bezpośrednio wpływających na warunki użytkowania przez nich podsystemów. W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje ze stowarzyszeniami i organami przedstawicielskimi użytkowników na etapie opracowywania i dokonywania przeglądu TSI. Agencja dołącza do projektu TSI sprawozdanie o wynikach tych konsultacji.

8. Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) 2016/796 Komisja, wspomagana przez Komitet sporządza i aktualizuje okresowo listę stowarzyszeń i podmiotów reprezentujących pasażerów, z którymi będą przeprowadzone konsultacje. Lista ta może zostać ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji.

9. Przy projektowaniu lub dokonywaniu przeglądu TSI Agencja bierze pod uwagę opinie partnerów społecznych w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków bezpieczeństwa i higieny pracy, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. g). W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje z partnerami społecznymi, zanim przedstawi Komisji zalecenia

▼B

w sprawie TSI i ich zmian. Konsultacje z partnerami społecznymi są przeprowadzane w ramach Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE ([1]). Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy od konsultacji.

10. Jeżeli przegląd TSI prowadzi do zmiany wymagań, nowa wersja TSI zapewnia zgodność z podsystemami dopuszczonymi do eksploatacji zgodnie z wcześniejszymi wersjami TSI.

11. Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych TSI, aby zrealizować szczególne cele określone w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. Obejmują one wszystkie elementy wymienione w art. 4 ust. 3 i spełniają wszystkie wymogi określone w art. 4 ust. 4–6 i 8.

▼M2

12. Przy przyjmowaniu aktów delegowanych na podstawie ust. 1 oraz aktów wykonawczych na podstawie ust. 11 dotyczących systemów sztucznej inteligencji, które są związanymi z bezpieczeństwem elementami w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 ([2]), uwzględnia się wymogi określone w rozdziale III sekcja 2 tego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 6

Braki w TSI

1. Jeśli po przyjęciu TSI okazuje się, że ma ona braki, tę TSI zmienia się zgodnie z art. 5 ust. 11. W odpowiednich przypadkach Komisja stosuje tę procedurę bez zwłoki. Braki takie obejmują przypadki, które mogłyby skutkować pogorszeniem bezpieczeństwa eksploatacji w państwie członkowskim.

2. Do czasu weryfikacji TSI Komisja może zwrócić się do Agencji o wydanie opinii. Komisja analizuje wspomnianą opinię Agencji i informuje Komitet o swoich wnioskach.

3. Na wniosek Komisji opinie wydane przez Agencję, o których mowa w ust. 2, stanowią akceptowalny sposób spełnienia wymagań na potrzeby zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami i mogą być zatem wykorzystywane do oceny projektów przed przyjęciem zmienionej TSI.

4. Każdy członek sieci organizacji przedstawicielskich, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796, może powiadomić Komisję o możliwych brakach w TSI.

([1]) Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim (Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27).

([2]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia zharmonizowanych przepisów dotyczących sztucznej inteligencji oraz zmiany rozporządzeń (WE) nr 300/2008, (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 i (UE) 2019/2144 oraz dyrektywy 2014/90/UE, (UE) 2016/797 i (UE) 2020/1828 (akt w sprawie sztucznej inteligencji) (Dz.U. L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

Artykuł 7

Niestosowanie TSI

1. Państwa członkowskie mogą zezwolić wnioskodawcy na niestosowanie jednej lub więcej TSI lub ich części w następujących przypadkach:

a) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub jego części, w przypadku odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części lub w przypadku jakiegokolwiek elementu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, będącego na zaawansowanym etapie realizacji lub będącego przedmiotem realizowanego kontraktu w dniu rozpoczęcia stosowania danych TSI;

b) w przypadku gdy w następstwie wypadku lub klęski żywiołowej warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub całkowite stosowanie odpowiednich TSI; w takim przypadku niestosowanie TSI jest ograniczone do okresu poprzedzającego odbudowę sieci;

c) w przypadku planowanego odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części, jeżeli stosowanie danych TSI zagroziłoby ekonomicznej opłacalności projektu lub zgodności systemu kolei w danym państwie członkowskim, np. w odniesieniu do skrajni ładunku, prześwitu toru, szerokości międzytorza lub napięcia sieci elektrycznej;

d) w przypadku pojazdów jadących z państw trzecich lub do państw trzecich, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii;

e) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub planowanego odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu na terytorium danego państwa członkowskiego, którego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Unii lub oddzielona od niej z uwagi na szczególne uwarunkowania geograficzne.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. a), dane państwo członkowskie przekazuje Komisji – w terminie jednego roku od wejścia w życie każdej TSI – wykaz projektów prowadzonych na jego terytorium, które zdaniem danego państwa członkowskiego są na zaawansowanym etapie realizacji.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej decyzji o niestosowaniu jednej lub większej liczby TSI lub ich części.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a), c), d) i e) niniejszego artykułu, dane państwo członkowskie przesyła Komisji wniosek o niestosowanie TSI lub ich części, wraz z dokumentacją zawierającą uzasadnienie tego wniosku i wyszczególniającą alternatywne przepisy, jakie dane państwo członkowskie zamierza stosować w miejsce TSI. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. e) niniejszego artykułu, Komisja analizuje wniosek oraz podejmuje decyzję, czy go przyjąć, w świetle kompletności i spójności informacji zawartych w dokumentacji. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d) niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje decyzję w drodze aktu wykonawczego na podstawie wyżej wspomnianej analizy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

W przypadkach, o których mowa w art. 21 ust. 6 akapit trzeci, wnioskodawca składa tę dokumentację w Agencji. Agencja zasięga opinii odnośnych organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i przedstawia Komisji swoją ostateczną opinię.

▼B

5. W drodze aktów wykonawczych Komisja określa, jakie informacje mają się znaleźć w dokumentacji, o której mowa w ust. 4, a także wymagany format tej dokumentacji i sposób jej przesłania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

6. Do czasu wydania decyzji przez Komisję państwo członkowskie może niezwłocznie stosować alternatywne przepisy, o których mowa w ust. 4.

7. Komisja podejmuje decyzję w ciągu czterech miesięcy od daty złożenia wniosku wraz z pełną dokumentacją. W razie braku takiej decyzji wniosek uznaje się za przyjęty.

8. Wszystkie państwa członkowskie są powiadamiane o wynikach analiz i o wynikach procedury określonej w ust. 4.

ROZDZIAŁ III

SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

Artykuł 8

Warunki wprowadzania składników interoperacyjności do obrotu

1. Państwa członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki celem zapewnienia, by składniki interoperacyjności były:

a) wprowadzone do obrotu jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań;

b) użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane.

Niniejszy ustęp nie stanowi przeszkody we wprowadzeniu tych składników do obrotu dla innych zastosowań.

2. Państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia do obrotu składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei Unii, jeśli składniki te są zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania zgodnie z art. 10.

Artykuł 9

Zgodność lub przydatność do stosowania

1. Państwa członkowskie i Agencja uznają, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania, jeśli jest on zgodny z wymaganiami określonymi w stosownych TSI lub stosownych specyfikacjach europejskich stworzonych w celu osiągnięcia zgodności z tymi warunkami. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania poświadcza, że składniki interoperacyjności zostały poddane procedurom określonym w odpowiednich TSI w odniesieniu do oceny zgodności lub przydatności do stosowania.

2. Jeżeli TSI tego wymaga, deklaracji WE towarzyszy:

a) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, ze specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione;

b) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, rozpatrywanego w jego środowisku kolejowym, w szczególności w przypadkach wymogów funkcjonalnych.

▼B

3. Deklaracja WE jest opatrzona datą i podpisem producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

4. Komisja określa – w drodze aktów wykonawczych – wzór deklaracji WE zgodności lub przydatności składników interoperacyjności do stosowania oraz listę dokumentów towarzyszących. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

5. Części zamienne do podsystemów, które są już dopuszczone do eksploatacji w chwili wejścia w życie odpowiedniej TSI, mogą być montowane w tych podsystemach bez konieczności spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1.

6. TSI mogą przewidzieć okres przejściowy w odniesieniu do wyrobów kolejowych określonych w danych TSI jako składniki interoperacyjności, które znajdowały się na rynku w chwili wprowadzenia w życie TSI. Składniki te spełniają wymagania art. 8 ust. 1.

Artykuł 10

Procedura dotycząca deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania

1. W celu ustanowienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producent lub jego upoważniony przedstawiciel stosuje przepisy określone w odpowiednich TSI.

2. Jeżeli dana TSI zawiera taki wymóg, ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przeprowadza notyfikowana jednostka, w której producent lub jego upoważniony przedstawiciel złożył wniosek.

3. Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych aktów prawnych Unii obejmujących inne sprawy, deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania ma stwierdzać w takich przypadkach, że te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych innych aktach prawnych.

4. Jeśli ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel nie zachowują wymagań określonych w ust. 1 i 3, zobowiązania te spoczywają na jakiejkolwiek osobie wprowadzającej składniki interoperacyjności na rynek. Na użytek niniejszej dyrektywy te same zobowiązania mają zastosowanie do każdego podmiotu łączącego składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub ich części lub wytwarzającej składniki interoperacyjności na swoje własne potrzeby.

5. W przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że deklaracja WE została niewłaściwie sporządzona, zapewnia, by składnik interoperacyjności nie został wprowadzony na rynek. W takim przypadku producent lub jego upoważniony przedstawiciel zobowiązany jest przywrócić składnik interoperacyjności do stanu zgodności na warunkach ustalonych przez to państwo członkowskie.

Artykuł 11

Niezgodność składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami

1. Jeśli państwo członkowskie stwierdzi, iż składnik interoperacyjności objęty deklaracją zgodności WE lub przydatności do stosowania i wprowadzony do obrotu przy zamierzonym wykorzystaniu najprawdopodobniej nie spełni zasadniczych wymagań, przyjmuje ono wszelkie

▼B

niezbędne środki celem ograniczenia obszaru jego stosowania, zakazania jego wykorzystania, wycofania go z rynku lub odzyskania go. Państwo członkowskie powiadamia niezwłocznie Komisję, Agencję i pozostałe państwa członkowskie o przyjętych środkach i podaje powody swej decyzji, w szczególności stwierdzając, czy niezgodność ta jest spowodowana:

a) niemożnością spełnienia zasadniczych wymagań;

b) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeśli zdano się na zastosowanie takich wymagań;

c) nieadekwatnością specyfikacji europejskich.

2. Na podstawie mandatu udzielonego przez Komisję Agencja rozpoczyna niezwłocznie – a w każdym przypadku w terminie 20 dni od daty otrzymania tego mandatu – proces konsultacji z zainteresowanymi stronami. Jeśli po konsultacjach Agencja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie Komisję, państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, a także pozostałe państwa członkowskie oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. Jeśli Agencja ustali, że dany środek jest uzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie państwa członkowskie.

3. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, jest uzasadniona nieadekwatnością specyfikacji europejskich, państwa członkowskie, Komisja lub Agencja w odpowiednich przypadkach stosuje jeden lub więcej z poniższych środków:

a) całkowite lub częściowe wycofanie tej specyfikacji z publikacji zawierających ją;

b) w przypadku gdy odpowiednia specyfikacja stanowi normę zharmonizowaną – ograniczenie lub wycofanie tej normy zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;

c) przeprowadzenie przeglądu TSI zgodnie z art. 6.

4. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację zgodności WE nie spełnia zasadniczych wymagań, właściwe państwo członkowskie podejmuje odpowiednie środki przeciw każdej jednostce, która sporządziła taką deklarację, oraz powiadamia o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

ROZDZIAŁ IV

PODSYSTEMY

Artykuł 12

Swobodny przepływ podsystemów

Bez uszczerbku dla przepisów rozdziału V państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i z przyczyn związanych z niniejszą dyrektywą zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących system kolei Unii, które spełniają zasadnicze wymagania. W szczególności nie mogą wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:

a) jako część procedury prowadzącej do deklaracji weryfikacji WE, lub

b) w innych państwach członkowskich przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy lub po jej wejściu, w celu sprawdzenia zgodności z identycznymi wymaganiami w identycznych warunkach eksploatacji.

▼B

Artykuł 13

Zgodność z TSI i z przepisami krajowymi

1. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa uznają za spełniające zasadnicze wymagania te podsystemy strukturalne tworzące system kolei Unii, które objęte są, w odpowiednich przypadkach, deklaracją weryfikacji WE dokonaną poprzez odniesienie do TSI zgodnie z art. 15 lub deklaracją weryfikacji dokonaną poprzez odniesienie do przepisów krajowych zgodnie z art. 15 ust. 8 lub obiema deklaracjami.

2. Przepisy krajowe dotyczące wdrażania zasadniczych wymagań i – w odpowiednich przypadkach – akceptowalnego krajowego sposobu spełnienia wymagań mają zastosowanie w następujących przypadkach:

a) w przypadku gdy TSI nie obejmują lub nie obejmują w pełni niektórych aspektów zasadniczych wymagań, w tym otwartych punktów, o których mowa w art. 4 ust. 6;

b) w przypadku gdy powiadomiono o niestosowaniu jednej lub większej liczby TSI lub ich części zgodnie z art. 7;

c) w sytuacji, gdy w szczególnym przypadku konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych w odpowiedniej TSI;

d) w przypadku przepisów krajowych stosowanych do opisania istniejących systemów, przy czym obowiązuje ograniczenie do oceny zgodności technicznej pojazdu z siecią;

e) w przypadku sieci i pojazdów nieobjętych TSI;

f) jako pilny tymczasowy środek zapobiegawczy, zwłaszcza w następstwie wypadku.

Artykuł 14

Zgłaszanie przepisów krajowych

1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję i Agencję o obowiązujących przepisach krajowych, o których mowa w art. 13 ust. 2, w następujących przypadkach:

a) w przypadku gdy przepisy krajowe nie zostały zgłoszone do dnia 15 czerwca 2016 r. W tym przypadku są one zgłaszane do dnia 16 grudnia 2016 r.;

b) przy każdej zmianie tych przepisów;

c) po przedłożeniu nowego wniosku o niestosowanie TSI zgodnie z art. 7;

d) w przypadku gdy przepisy krajowe stały się zbyteczne po opublikowaniu lub zmianie danej TSI.

2. Państwa członkowskie przekazują pełny tekst przepisów krajowych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.

3. Państwa członkowskie zapewniają, by przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, w tym przepisy obejmujące interfejsy między pojazdami i sieciami, były łatwo dostępne, znajdowały się w zasobach publicznych i były sformułowane w sposób zrozumiały dla wszystkich zainteresowanych stron. Państwa członkowskie mogą zostać wezwane do przekazania dodatkowych informacji na temat tych przepisów krajowych.

▼B

4. Państwa członkowskie mogą określić nowe przepisy krajowe wyłącznie w następujących przypadkach:

a) w przypadku gdy TSI nie spełnia całkowicie zasadniczych wymagań;

b) jako pilny środek zapobiegawczy, zwłaszcza w następstwie wypadku.

5. Państwa członkowskie przekazują za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796 projekty nowych przepisów krajowych Agencji i Komisji do rozważenia w odpowiednim czasie i zgodnie z terminami, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/796, przed spodziewanym wprowadzeniem do krajowego systemu prawnego proponowanego nowego przepisu wraz z uzasadnieniem jego wprowadzenia. Państwa członkowskie zapewniają, by projekt był w dostatecznym stopniu dopracowany, aby Agencja mogła przeprowadzić jego analizę zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796.

6. Przyjmując nowy przepis krajowy, państwa członkowskie zgłaszają go Agencji i Komisji za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.

7. W przypadku pilnych środków zapobiegawczych państwa członkowskie mogą przyjąć i zacząć stosować nowy przepis krajowy natychmiastowo. Przepis ten jest zgłaszany zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 i podlega ocenie przez Agencję zgodnie z art. 26 ust. 1, 2 i 5 tego rozporządzenia.

8. Państwa członkowskie zgłaszając przepis krajowy, o którym mowa w ust. 1, przedstawiają uzasadnienie potwierdzające potrzebę istnienia takiego przepisu w celu spełnienia zasadniczego wymagania, które nie zostało jeszcze ujęte w odpowiedniej TSI.

9. Projekt przepisów krajowych oraz przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, badane są przez Agencję zgodnie z procedurą określoną w art. 25 i 26 rozporządzenia (UE) 2016/796.

10. Komisja ustanawia – w drodze aktów wykonawczych – klasyfikację zgłoszonych przepisów krajowych w podziale na poszczególne kategorie w celu ułatwiania wzajemnej akceptacji w różnych państwach członkowskich i wprowadzania pojazdów do obrotu, w tym zgodności między urządzeniami stałymi a ruchomymi. Te akty wykonawcze opierają się na postępach osiągniętych przez Agencję w dziedzinie wzajemnej akceptacji i są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

Agencja dokonuje – zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w akapicie pierwszym – klasyfikacji przepisów krajowych zgłoszonych zgodnie z niniejszym artykułem.

11. Państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą powiadamiać o przepisach i ograniczeniach o ściśle lokalnym charakterze. W takich przypadkach państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o tych przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49.

12. Przepisy krajowe zgłoszone na podstawie niniejszego artykułu nie podlegają procedurze powiadamiania określonej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 ([1]).

13. Przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem, nie mają zastosowania na użytek niniejszej dyrektywy.

([1]) Dyrektywa (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 241 z 17.9.2015, s. 1).

▼B

Artykuł 15

Procedura sporządzania deklaracji weryfikacji WE

1. Aby sporządzić deklarację weryfikacji WE niezbędną do wprowadzenia do obrotu oraz dopuszczenia do eksploatacji, o których mowa w rozdziale V, wnioskodawca występuje do jednostki lub jednostek oceniających zgodność, które wybrał w tym celu, z wnioskiem o zastosowanie procedury weryfikacji WE przedstawionej w załączniku IV.

2. Wnioskodawca sporządza deklarację weryfikacji WE podsystemu. Wnioskodawca oświadcza na swoją wyłączną odpowiedzialność, że dany podsystem został poddany stosownym procedurom weryfikacji i że spełnia on wymogi odpowiednich przepisów unijnych oraz wszelkich odpowiednich przepisów krajowych. Deklaracja weryfikacji WE oraz towarzyszące jej dokumenty są opatrzone datą i podpisane przez wnioskodawcę.

3. Zadania notyfikowanej jednostki odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do wprowadzenia podsystemu do obrotu lub dopuszczenia go do eksploatacji. Obejmują one również, zgodnie z odpowiednią TSI, weryfikację płaszczyzn współdziałania danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony.

4. Wnioskodawca odpowiada za zebranie dokumentacji technicznej, która ma towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE. Ta dokumentacja techniczna musi zawierać wszelkie niezbędne dokumenty związane z cechami podsystemu oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie dokumenty poświadczające zgodność składników interoperacyjności. Musi ona również zawierać wszelkie elementy odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania oraz wytyczne dotyczące serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania.

5. W przypadku odnowienia lub modernizacji podsystemu skutkujących zmianą dokumentacji technicznej i wywierających wpływ na ważność przeprowadzonych uprzednio procedur weryfikacji wnioskodawca ocenia potrzebę nowej deklaracji weryfikacji WE.

6. Notyfikowana jednostka może wydać pośrednie potwierdzenie weryfikacji w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów.

7. Jeśli zezwala na to odpowiednia TSI, notyfikowana jednostka może wydać certyfikat weryfikacji dla podsystemu lub większej liczby podsystemów lub pewnych części tych podsystemów.

8. Państwa członkowskie wyznaczają jednostki odpowiedzialne za przeprowadzanie procedury weryfikacji z poszanowaniem przepisów krajowych. W tym względzie wskazane jednostki są odpowiedzialne za związane z tym zadania. Bez uszczerbku dla art. 30 państwo członkowskie może wskazać jednostkę notyfikowaną jako jednostkę wyznaczoną; w takim przypadku cały proces może być zrealizowany przez jedną jednostkę oceniającą zgodność.

9. Komisja może określić w drodze aktów wykonawczych:

a) szczegóły procedur weryfikacji WE podsystemów, w tym procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych, oraz dokumenty, które mają zostać przekazane przez wnioskodawcę na użytek tej procedury;

b) wzory deklaracji weryfikacji WE, w tym w przypadku modyfikacji podsystemu lub w przypadku dodatkowych weryfikacji – pośrednie potwierdzenie weryfikacji – oraz wzory dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która ma być dołączana do tych deklaracji, a także wzory certyfikatu weryfikacji.

▼B

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

Artykuł 16

Niezgodność podsystemów z zasadniczymi wymaganiami

1. W przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest w pełni zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań, może ono zażądać przeprowadzenia dodatkowych kontroli.

2. Państwo członkowskie składające taki wniosek powiadamia niezwłocznie Komisję o wszelkich dodatkowych kontrolach, o które wnioskuje, i przedstawia powody na ich uzasadnienie. Komisja zasięga opinii zainteresowanych stron.

3. Państwo członkowskie składające wniosek określa, czy fakt, że nie osiągnięto pełnej zgodności z niniejszą dyrektywą, jest wynikiem:

a) nieprzestrzegania zasadniczych wymagań lub danej TSI lub nieprawidłowego stosowania danej TSI; w tym przypadku Komisja bezzwłocznie informuje państwo członkowskie, w którym znajduje się siedziba podmiotu, który sporządził nieprawidłową deklarację weryfikacji WE, i zwraca się do państwa członkowskiego o przyjęcie stosownych środków;

b) w tym przypadku stosuje się procedurę zmiany TSI, o której mowa w art. 6.

Artykuł 17

Domniemanie zgodności

Domniemywa się, że składniki interoperacyjności i podsystemy, które są zgodne ze zharmonizowanymi normami lub ich częściami, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami objętymi tymi normami lub ich częściami.

ROZDZIAŁ V

WPROWADZENIE DO OBROTU I DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI

Artykuł 18

Zezwolenie na dopuszczenie stałych urządzeń do eksploatacji

1. Podsystemy „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” dopuszcza się do eksploatacji tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania oraz jeśli otrzymano stosowne zezwolenie zgodnie z ust. 3 i 4.

2. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwala na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „energia” i „infrastruktura” i „sterowanie – urządzenia przytorowe”, które znajdują się lub są eksploatowane na terytorium jego państwa członkowskiego.

3. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa udzielają szczegółowych wytycznych w sprawie otrzymywania zezwoleń, o których mowa w niniejszym artykule. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących tych zezwoleń, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują przy rozpowszechnianiu tych informacji.

▼B

4. Wnioskodawca składa w krajowym organie ds. bezpieczeństwa wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń. Wnioskowi towarzyszy dokumentacja, która zawiera dowody:

a) istnienia deklaracji weryfikacji, o których mowa w art. 15;

b) technicznej zgodności tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry;

c) bezpiecznej integracji tych podsystemów, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CMS) określone w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798;

d) w przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe", obejmujących urządzenia europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS) lub globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R) – pozytywną decyzję Agencji wydaną zgodnie z art. 19 niniejszej dyrektywy – a w przypadku zmiany projektu specyfikacji przetargu lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych, która miała miejsce po wydaniu pozytywnej decyzji – zgodność z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796.

5. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa weryfikuje kompletność, trafność i spójność dokumentacji oraz, w przypadku przytorowych urządzeń ERTMS – zgodność z pozytywną decyzją Agencji wydaną zgodnie z art. 19 niniejszej dyrektywy i, w stosownych przypadkach, zgodność z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. Po takiej weryfikacji krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje zezwolenie na dopuszczenie stałych urządzeń do eksploatacji lub informuje wnioskodawcę o decyzji odmownej w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.

6. W przypadku odnowy lub modernizacji istniejących podsystemów wnioskodawca przesyła dokumentację opisującą dane przedsięwzięcie do krajowego organu ds. bezpieczeństwa. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, w ścisłej współpracy z Agencją w przypadku projektów dotyczących przytorowego ERTMS, analizuje tę dokumentację i decyduje, czy konieczne jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, na podstawie następujących kryteriów:

a) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu;

b) wymagają tego odpowiednie TSI;

c) wymagają tego krajowe plany wdrażania określone przez państwa członkowskie; lub

d) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia.

▼B

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje decyzję w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.

7. Decyzja odmowna w sprawie wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń jest należycie uzasadniana przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Wnioskodawca może w terminie jednego miesiąca od otrzymania decyzji odmownej złożyć wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Temu wnioskowi towarzyszy uzasadnienie. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji. W przypadku potwierdzenia odmownej decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej wyznaczonej przez odpowiednie państwo członkowskie na mocy art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.

Artykuł 19

Zharmonizowane wdrażanie ERTMS w Unii

1. W przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmujących urządzenia ETCS lub GSM-R, Agencja zapewnia zharmonizowane wdrażanie ERTMS w Unii.

2. Aby zapewnić zharmonizowane wdrażanie ERTMS i interoperacyjność na szczeblu Unii, przed każdym zaproszeniem do składania ofert związanych z urządzeniami przytorowymi ERTMS Agencja sprawdza, czy przewidziane rozwiązania techniczne są w pełni zgodne z odpowiednimi TSI i czy w związku z tym są w pełni interoperacyjne.

3. Wnioskodawca składa wniosek o zatwierdzenie przez Agencję. Wnioskowi dotyczącemu pojedynczych projektów w zakresie ERTMS lub kombinacji projektów, linii, grupy linii lub sieci towarzyszy dokumentacja obejmująca:

a) projekt specyfikacji przetargowych lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych;

b) dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami, które mają być eksploatowane na danej sieci;

c) dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI;

d) wszelkie inne stosowne dokumenty, takie jak opinie krajowego organu ds. bezpieczeństwa, deklaracje weryfikacji lub certyfikaty zgodności.

Wniosek ten, jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać opinię na temat wniosku o zatwierdzenie albo wnioskodawcy przed złożeniem wniosku, albo Agencji po jego złożeniu.

4. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy Agencja informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia.

▼B

Agencja wydaje pozytywną decyzję lub informuje wnioskodawcę o ewentualnych brakach w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Agencja opiera swoją opinię na dokumentacji wnioskodawcy i na ewentualnych opiniach krajowych organów ds. bezpieczeństwa.

W przypadku gdy wnioskodawca zgadza się z brakami stwierdzonymi przez Agencję, wnioskodawca koryguje projekt i składa nowy wniosek o zatwierdzenie do Agencji.

W przypadku gdy wnioskodawca nie zgadza się z brakami stwierdzonymi przez Agencję, zastosowanie ma procedura, o której mowa w ust. 5.

W przypadku, o którym mowa w art. 7 ust. 1 lit. a), wnioskodawca nie zwraca się o nową ocenę.

5. Jeżeli decyzja Agencji nie jest pozytywna, jest ona należycie uzasadniana przez Agencję. W terminie jednego miesiąca od otrzymania takiej decyzji wnioskodawca może złożyć do Agencji zawierający uzasadnienie wniosek o ponowne rozpatrzenie wydanej przez nią decyzji. Agencja podtrzymuje lub zmienia swoją decyzję w terminie dwóch miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie. W przypadku podtrzymania początkowej decyzji przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej ustanowionej na mocy art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796.

6. W przypadku zmiany projektu specyfikacji przetargowych lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych, która miała miejsce po wydaniu pozytywnej decyzji, wnioskodawca, bez zbędnej zwłoki, informuje Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796. W takim przypadku stosuje się art. 30 ust. 2 tego rozporządzenia.

Artykuł 20

Wprowadzanie podsystemów ruchomych do obrotu

1. Podsystemy ruchome są wprowadzane do obrotu przez wnioskodawcę tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania.

2. W szczególności wnioskodawca zapewnia przekazanie stosownej deklaracji weryfikacji.

Artykuł 21

Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu

1. Wnioskodawca wprowadza pojazd do obrotu wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydanego przez Agencję zgodnie z ust. 5–7 lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 8.

2. We wniosku o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wnioskodawca wskazuje obszar użytkowania danego pojazdu. Wniosek zawiera dowody na to, że sprawdzono zgodność techniczną między pojazdem a siecią w obszarze użytkowania.

3. Wnioskowi o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu towarzyszy dokumentacja dotycząca pojazdu lub typu pojazdu, zawierająca dokumenty potwierdzające:

a) wprowadzenie do obrotu podsystemów ruchomych, z których składa się pojazd zgodnie z art. 20, na podstawie deklaracji weryfikacji WE;

▼B

b) techniczną zgodność podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe;

c) bezpieczną integrację podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa, o których mowa w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798;

d) techniczną zgodność pojazdu z siecią w obszarze użytkowania, o którym mowa w ust. 2, ustaloną na podstawie odpowiednich TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisów krajowych, rejestrów infrastruktury, a także wspólnej metody oceny ryzyka określonej w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798.

Wniosek ten jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwempunktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.

W przypadku gdy konieczne są testy, aby uzyskać dowody zgodności technicznej, o której mowa w akapicie pierwszym lit. b) i d), krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na użytkowanie pojazdu do celów praktycznej weryfikacji w sieci. Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań, by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku wnioskodawcy. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyjmuje środki w celu przeprowadzenia testów.

4. Agencja lub, w przypadku ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub informuje wnioskodawcę o swojej decyzji odmownej w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania odpowiednich informacji od wnioskodawcy. Agencja lub, w przypadkach przewidzianych w ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa stosuje szczegółowe uzgodnienia dotyczące procedury udzielania zezwoleń, które mają zostać określone w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 9. Te zezwolenia umożliwiają wprowadzenie pojazdów do obrotu w Unii.

5. Agencja wydaje zezwolenia na wprowadzenie do obrotu w odniesieniu do pojazdów, których obszar użytkowania obejmuje jedno państwo członkowskie lub większą ich liczbę. Aby wydawać takie zezwolenia, Agencja:

a) ocenia elementy dokumentacji określone w akapicie pierwszym lit. b), c) i d), aby zweryfikować kompletność, trafność i spójność dokumentacji w odniesieniu do odpowiednich TSI;

b) przesyła dokumentację wnioskodawcy do krajowych organów ds. bezpieczeństwa w przewidywanym obszarze użytkowania, aby oceniły dokumentację i zweryfikowały kompletność, trafność i spójność dokumentacji w odniesieniu do akapitu pierwszego lit. d) oraz elementów przewidzianych w akapicie pierwszym lit. a), b) i c) w odniesieniu do odpowiednich przepisów krajowych.

W ramach ocen, o których mowa w lit. a) i b), oraz w przypadku uzasadnionych wątpliwości Agencja lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą zażądać przeprowadzenia testów na sieci. Aby ułatwić przeprowadzanie tych testów krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą

▼B

wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci. Zarządca infrastruktury podejmuje wszelkie działania, aby zapewnić, by testy takie odbywały się w przeciągu trzech miesięcy od momentu, w którym zażąda ich Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

6. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy Agencja informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia. W odniesieniu do kompletności, trafności i spójności dokumentacji Agencja może również ocenić elementy określone w ust. 3 lit. d).

Agencja w pełni uwzględnia oceny, o których mowa w ust. 5, zanim podejmie decyzję w sprawie wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Agencja wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub informuje wnioskodawcę o decyzji odmownej w ustalonym z góry, rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.

W przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, o którym mowa w art. 7, Agencja wydaje zezwolenie dla pojazdu dopiero po zastosowaniu procedury określonej w tym artykule.

Agencja przyjmuje pełną odpowiedzialność za zezwolenia, które wydaje.

7. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym dany(-e) organ(-y), podając powody odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby uzgodnić ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, zgodnie z decyzją podjętą przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w proces ten może być również zaangażowany wnioskodawca. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwe wypracowanie oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję, chyba że krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa przekazał(-y) sprawę do arbitrażu Radzie Odwoławczej powołanej art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796. Rada Odwoławcza rozstrzyga, czy podtrzymuje projekt decyzji Agencji, w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub krajowych organów ds. bezpieczeństwa.

W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z Agencją, Agencja niezwłocznie podejmuje decyzję.

W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z negatywną oceną krajowego organu ds. bezpieczeństwa, Agencja wydaje zezwolenie dla obszaru użytkowania z wykluczeniem tych części sieci, które uzyskały negatywną ocenę.

W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z pozytywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym dany(-e) organ(-y), podając powody swojego odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby uzgodnić ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, zgodnie z decyzją podjętą przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w proces ten może być również zaangażowany wnioskodawca. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa i krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwa ocena, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję.

▼B

8. W przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony do sieci w jednym tylko państwie członkowskim, krajowy organ ds. bezpieczeństwa tego państwa członkowskiego może, na własną odpowiedzialność i na prośbę wnioskodawcy, wydać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Aby wydawać takie zezwolenia, krajowy organ ds. bezpieczeństwa ocenia dokumentację w odniesieniu do elementów określonych w ust. 3 i zgodnie z procedurami, które mają zostać określone w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 9. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających. Zezwolenie jest również ważne bez rozszerzania obszaru użytkowania dla pojazdów jadących do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, po konsultacji z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Konsultacje takie są prowadzone indywidualnie lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

Jeżeli obszar użytkowania jest ograniczony do terytorium jednego państwa członkowskiego i w przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, o których mowa a w art. 7, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu jedynie po zastosowaniu procedury określonej w tym artykule.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa bierze pełną odpowiedzialność za zezwolenia, które wydaje.

9. Do dnia 16 czerwca 2018 r. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych ustalenia praktyczne określające:

a) sposób, w jaki wymogi dotyczące zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i zezwolenia dla typu pojazdu określone w niniejszym artykule muszą zostać spełnione przez wnioskodawcę, oraz wymieniające niezbędne dokumenty;

b) szczegóły procesu udzielania zezwolenia, takie jak etapy procedury i terminy każdego etapu tego procesu;

c) sposób, w jaki wymogi określone w niniejszym artykule muszą zostać spełnione przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa na różnych etapach procesu stosowania i udzielania zezwolenia, w tym w ocenie dokumentacji wnioskodawców.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. Uwzględniają one doświadczenia zgromadzone podczas przygotowywania porozumień o współpracy, o których mowa w ust. 14 niniejszego artykułu.

10. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu określa:

a) obszar(-y) użytkowania;

b) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w odpowiednich przypadkach, w przepisach krajowych – dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania;

c) zgodność pojazdu z odpowiednimi TSI oraz przepisami krajowymi w odniesieniu do parametrów, o których mowa w lit. b);

d) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia.

11. Wszelkie decyzje o odmowie wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub wyłączeniu części sieci zgodnie z negatywną oceną, o której mowa w ust. 7, uzasadnia się należycie. Wnioskodawca

▼B

może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania odpowiedzi odmownej, wystąpić do, stosownie do przypadku, Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, o ponowne rozpatrzenie tej decyzji. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.

W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej wyznaczonej na mocy art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796.

W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej zgodnie z prawem krajowym. Na użytek tej procedury odwoławczej państwa członkowskie mogą wskazywać organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE. W takim przypadku zastosowanie ma art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.

12. W przypadku odnowy lub modernizacji istniejących pojazdów, które już mają zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, wymagane jest nowe zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, jeżeli:

a) zmieniono te wartości parametrów, o których mowa w ust. 10 lit. b), które nie mieszczą się w zakresie akceptowalnych parametrów określonych w TSI;

b) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu;

c) wymagają tego odpowiednie TSI.

13. W przypadku gdy wnioskodawca pragnie rozszerzyć obszar użytkowania pojazdu, który ma już zezwolenie, uzupełnia on dokumentację o odpowiednie dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru użytkowania. Wnioskodawca składa tę dokumentację w Agencji, która – po przeprowadzeniu procedur określonych w ust. 4–7, wydaje zaktualizowane zezwolenie obejmujące rozszerzony obszar użytkowania.

W przypadku gdy wnioskodawca uzyskał zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z ust. 8 i pragnie rozszerzyć obszar użytkowania w obrębie tego państwa członkowskiego, uzupełnia dokumentację o odpowiednie dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru użytkowania. Wnioskodawca składa tę dokumentację w krajowym organie ds. bezpieczeństwa, który po przeprowadzeniu procedur określonych w ust. 8 wydaje zaktualizowane zezwolenie obejmujące rozszerzony obszar użytkowania.

14. Na użytek ust. 5 i 6 niniejszego artykułu Agencja zawiera porozumienia o współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 76 rozporządzenia (UE) 2016/796. Porozumienia te mogą być umowami szczegółowymi lub umowami ramowymi i mogą być zawierane przez jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub większą ich liczbę. Porozumienia te zawierają uszczegółowiony opis zadań i warunków tworzenia wymiernych wyników, terminy ich osiągania oraz strukturę rozdziału opłat należnych od wnioskodawcy. Mogą

▼B

one także zawierać szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy w przypadku sieci wymagających szczególnej fachowości ze względów geograficznych lub historycznych, z uwzględnieniem redukcji kosztów i obciążeń administracyjnych ponoszonych przez wnioskodawcę. W przypadku gdy sieci takie są odizolowane od reszty systemu kolei Unii, takie szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy mogą obejmować możliwość zlecania zadań odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego przydziału zasobów w zakresie zezwoleń. Ustalenia te są wypracowywane, zanim Agencja podejmie zadania związane z udzielaniem zezwoleń zgodnie z art. 54 ust. 4 niniejszej dyrektywy.

15. W przypadku państw członkowskich, w których prześwit toru sieci jest różny od prześwitu toru głównej sieci kolejowej na terenie Unii i takie sieci mają takie same techniczne i operacyjne wymogi, co sąsiadujące państwa trzecie, oprócz porozumień dotyczących współpracy, o których mowa w ust. 14, wszystkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa z tych państw członkowskich zawierają z Agencją wielostronną umowę z myślą o określeniu warunków, na jakich zezwolenie dla pojazdu wydane w jednym z tych państw członkowskich jest ważne również w pozostałych zainteresowanych państwach członkowskich.

16. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do wagonów towarowych lub wagonów pasażerskich wspólnie użytkowanych z państwami trzecimi, w których prześwit toru jest inny od prześwitu głównej sieci kolejowej w Unii, posiadających zezwolenie wydane zgodnie z inną procedurą udzielania zezwoleń dla pojazdu. Przepisy regulujące procedurę dla takich pojazdów są publikowane i zgłaszane Komisji. Dane przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia zgodność tych pojazdów z zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy w kontekście swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem. W oparciu o sprawozdanie Agencji Komisja może wydać opinię na temat tego, czy takie przepisy są zgodne z celami niniejszej dyrektywy. Jeżeli takie przepisy nie są zgodne, zainteresowane państwa członkowskie i Komisja mogą współpracować w celu określenia odpowiednich działań, które należy podjąć, z udziałem odpowiednich międzynarodowych organów, w razie potrzeby.

17 Państwo członkowskie może zdecydować o niestosowaniu niniejszego artykułu do lokomotyw lub pociągów z napędem własnym pochodzących z państw trzecich i przeznaczonych do jazdy do położonej blisko granicy stacji na jego terytorium wyznaczonej do operacji transgranicznych. Dane przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia zgodność takich pojazdów z zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy w kontekście swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem i, w stosownych przypadkach, zgodnie z art. 10 ust. 9 (UE) 2016/798.

Artykuł 22

Rejestracja pojazdów, które uzyskały zezwolenie na wprowadzenie do obrotu

1. Przed pierwszym użytkowaniem pojazdu oraz po udzieleniu zezwolenia na wprowadzenie go do obrotu zgodnie z art. 21, pojazd jest na wniosek dysponenta rejestrowany w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47.

2. W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu jest ograniczony do terytorium jednego państwa członkowskiego, pojazd jest rejestrowany w tym państwie członkowskim.

3. W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu obejmuje terytorium więcej niż jednego państwa członkowskiego, pojazd jest rejestrowany w jednym z tych państw członkowskich.

▼B

Artykuł 23

Kontrole przed rozpoczęciem użytkowania pojazdów, które uzyskały zezwolenie

1. Zanim przedsiębiorstwo kolejowe rozpocznie użytkowanie pojazdu w obszarze użytkowania wyszczególnionym w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu, kontroluje:

a) czy pojazd uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu zgodnie z art. 21 i czy jest właściwie zarejestrowany;

b) czy pojazd jest kompatybilny z trasą na podstawie rejestru infrastruktury, odpowiednich TSI lub wszelkich stosownych informacji, których ma dostarczyć zarządca infrastruktury bezpłatnie i w rozsądnym terminie, jeżeli taki rejestr nie istnieje lub jest niekompletny; oraz

c) czy pojazd jest odpowiednio zintegrowany w zestawieniu pociągu, w którym ma być eksploatowany, z uwzględnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem określonego w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz TSI dotyczącej ruchu kolejowego.

2. Na użytek ust. 1 przedsiębiorstwo kolejowe może przeprowadzić badania we współpracy z zarządcą infrastruktury.

Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań, by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku wnioskodawcy.

Artykuł 24

Dopuszczenie typu pojazdu

1. Agencja lub, w odpowiednich przypadkach, krajowy organ ds. bezpieczeństwa, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 może przyznać dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji. Wniosek o dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.

2. W przypadku gdy Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyznaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, jednocześnie przyznaje na wniosek wnioskodawcy dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji, odnoszące się do tego samego obszaru użytkowania pojazdu.

3. W przypadku zmian jakichkolwiek odpowiednich przepisów TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji, TSI lub krajowe przepisy stanowią, czy już przyznane dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji nadal obowiązuje, czy też musi zostać odnowione. Jeżeli dopuszczenie to musi zostać odnowione, kontrole prowadzone przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa mogą dotyczyć wyłącznie zmienionych przepisów.

4. Komisja ustala w drodze aktów wykonawczych wzór deklaracji zgodności z typem. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

5. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana zgodnie z:

a) procedurami weryfikacji odpowiednich TSI; lub

▼B

b) w przypadku gdy TSI nie mają zastosowania – procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B+D, B+F oraz H1 decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE ([1]).

6. W stosownych przypadkach Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające doraźne moduły oceny zgodności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

7. Dopuszczenie typu do eksploatacji rejestruje się w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 48.

Artykuł 25

Zgodność pojazdów z dopuszczonym typem pojazdu

1. Pojazd lub seria pojazdów zgodny(-a) z dopuszczonym typem pojazdu otrzymuje bez dalszych kontroli zezwolenie dla pojazdu zgodnie z art. 21 na podstawie deklaracji zgodności z tym typem pojazdu przedłożonej przez wnioskodawcę.

2. Przedłużenie dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji, o którym mowa w art. 24 ust. 3, nie wpływa na zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane już na podstawie uprzedniego zezwolenia na wprowadzenie typu pojazdu do obrotu.

Artykuł 26

Niezgodność pojazdów lub typów pojazdów z zasadniczymi wymaganiami

1. Gdy przedsiębiorstwo kolejowe stwierdzi podczas eksploatacji, że użytkowany przez niego pojazd nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu. Może ponadto poinformować o przyjętych środkach Agencję i wszelkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe ma dowody potwierdzające, że dana niezgodność istniała już w chwili wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, informuje Agencję i wszelkie inne zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

2. Gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa dowie się, na przykład w ramach procedury nadzoru określonej w art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798, że dany pojazd lub typ pojazdu, któremu już przyznano – przez Agencję zgodnie z art. 21 ust. 5 albo zgodnie z art. 24, lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 21 ust. 8 lub zgodnie z art. 24 – zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, gdy jest używany zgodnie z przeznaczeniem, nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, informuje przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące dany pojazd lub typ pojazdu i prosi je o przyjęcie niezbędnych środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności pojazdu (pojazdów). Krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje Agencję i wszelkie inne zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w tym te, na których terytorium jest rozpatrywany wniosek o zgodę na wprowadzenie do obrotu dla pojazdu tego samego typu.

([1]) Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

▼B

3. Gdy w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2 niniejszego artykułu środki naprawcze zastosowane przez dane przedsiębiorstwo kolejowe nie zapewniają zgodności z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymaganiami i gdy ta niezgodność prowadzi do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa, zainteresowany krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zastosować tymczasowe środki bezpieczeństwa w ramach swoich zadań nadzorczych, zgodnie z art. 17 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/798. Ponadto tymczasowe środki bezpieczeństwa w postaci zawieszenia dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji mogą być stosowane równolegle przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję i podlegają kontroli sądowej oraz procedurze określonej w art. 21 ust. 7 w odniesieniu do arbitrażu.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 3, Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa, który wydał zezwolenie, w następstwie przeglądu skuteczności środków przyjętych w celu rozwiązania kwestii poważnego zagrożenia bezpieczeństwa mogą podjąć decyzję o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia, gdy udowodniono, że w momencie udzielania zezwolenia nie został spełniony jeden z zasadniczych wymagań. W tym celu powiadamiają o swojej decyzji posiadacza zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji, podając uzasadnienie ich decyzji. Posiadacz ten może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania decyzji Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji. W tym przypadku decyzja o unieważnieniu zezwolenia jest czasowo zawieszana. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa mają jeden miesiąc od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.

W stosownych przypadkach, jeżeli Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie osiągną porozumienia co do potrzeby ograniczenia lub unieważnienia zezwolenia, należy zastosować procedurę określoną w art. 21 ust. 7 w odniesieniu do arbitrażu. Jeżeli w wyniku takiej procedury zezwolenie dla pojazdu nie jest ani ograniczone, ani unieważnione, tymczasowe środki bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, zostają zawieszone.

5. W przypadku potwierdzenia decyzji Agencji posiadacz zezwolenia dla pojazdu może w terminie, o którym mowa w art. 59 rozporządzenia (UE) 2016/796, wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej powołanej na mocy art. 55 tego rozporządzenia. W przypadku potwierdzenia decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa posiadacz zezwolenia dla pojazdu może przed upływem dwóch miesięcy od powiadomienia go o tej decyzji wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej na mocy art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798. Na użytek tej procedury odwoławczej państwa członkowskie mogą wskazywać organ regulacyjny określony w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE.

6. Gdy Agencja postanowi unieważnić lub zmienić przyznane przez siebie zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, informuje o tym bezpośrednio wszystkie krajowe organy ds. bezpieczeństwa, podając uzasadnienie swojej decyzji.

Gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa postanowi unieważnić przyznane przez siebie zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, informuje o tym niezwłocznie Agencję i podaje uzasadnienie swojej decyzji. Agencja powiadamia następnie pozostałe krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

7. Decyzja Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa o unieważnieniu zezwolenia jest odzwierciedlana w odpowiednim rejestrze pojazdów, zgodnie z art. 22 lub – w przypadku dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji – w europejskim rejestrze typów pojazdów, dla których udzielono zezwolenia zgodnie z art. 24 ust. 7. Agencja

▼B

i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zapewniają, by przedsiębiorstwa kolejowe eksploatujące pojazdy tego samego typu jak pojazd lub typ pojazdu podlegające unieważnieniu, zostały odpowiednio poinformowane. Takie przedsiębiorstwa kolejowe sprawdzają najpierw, czy występuje ten sam problem niezgodności. W takim przypadku ma zastosowanie procedura określona w niniejszym artykule.

8. Gdy zezwolenie na wprowadzenie do obrotu zostanie unieważnione, dany pojazd nie może być już eksploatowany, a jego obszar wykorzystania nie może być rozszerzony. Gdy dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji zostało unieważnione, pojazdy budowane na jego podstawie nie mogą być wprowadzane do obrotu lub – jeśli już zostały wprowadzone do obrotu – powinny zostać wycofane. Można wystąpić o nowe zezwolenie na podstawie procedury określonej w art. 21 w przypadku poszczególnych pojazdów lub na podstawie procedury określonej w art. 24 – w przypadku typu pojazdu.

9. Gdy w przypadkach przewidzianych w ust. 1 lub 2 niezgodność z zasadniczymi wymaganiami ogranicza się do części obszaru eksploatacji danego pojazdu i istniała już w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, powinno ono zostać zmienione w celu wyłączenia przedmiotowych części obszaru eksploatacji.

ROZDZIAŁ VI

JEDNOSTKI OCENIAJĄCE ZGODNOŚĆ

Artykuł 27

Organy notyfikujące

1. Państwa członkowskie powołują organy notyfikujące, które odpowiadają za opracowanie i stosowanie procedur koniecznych do oceny, notyfikowania i monitorowania jednostek oceniających zgodność, w tym za zgodność z art. 34.

2. Państwa członkowskie zapewniają, by organy te notyfikowały Komisji i innym jednostkom państw członkowskich upoważnionym do wykonywania zadań z zakresu ocen zgodności dokonywanych przez strony trzecie, jak przewidują art. 10 ust. 2 i art. 15 ust. 1. Zapewniają również poinformowanie Komisji i pozostałych państw członkowskich o jednostkach wyznaczonych, o których mowa w art. 15 ust. 8.

3. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że ocena oraz monitorowanie, o których mowa w ust. 1, mają być przeprowadzane przez krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 765/2008 oraz zgodnie z nimi.

4. W przypadku gdy organ notyfikujący przekazuje lub w inny sposób powierza ocenę, notyfikację lub monitorowanie, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, podmiotowi, który nie jest instytucją rządową, podmiot ten musi mieć osobowość prawną oraz musi stosować się do wymagań określonych w art. 28. Taki podmiot musi posiadać mechanizm umożliwiający pokrycie zobowiązań wynikających z działalności, którą prowadzi.

5. Organ notyfikujący ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podmiot, o którym mowa w ust. 3.

▼B

Artykuł 28

Wymagania dotyczące organów notyfikujących

Organ notyfikujący:

a) jest ustanowiony w sposób niepowodujący konfliktu interesów między organem notyfikującym a jednostkami oceniającymi zgodność;

b) jest zorganizowany i funkcjonuje w sposób zapewniający bezstronność i neutralność jego działalności;

c) jest zorganizowany w sposób zapewniający, aby decyzja dotycząca notyfikowania jednostki oceniającej zgodność była podejmowana przez kompetentne osoby spoza grona osób przeprowadzających ocenę;

d) nie może oferować ani realizować żadnych działań pozostających w gestii jednostek oceniających zgodność, ani nie może świadczyć usług w zakresie konsultacji na zasadach komercyjnych, konkurując z innymi podmiotami;

e) zapewnia poufność informacji, które otrzymuje;

f) musi dysponować odpowiednią liczbą pracowników posiadających kompetencje do właściwego wykonywania swoich zadań.

Artykuł 29

Obowiązek udzielania informacji przez organy notyfikujące

Państwa członkowskie informują Komisję o swoich procedurach oceny, notyfikowania i monitorowania jednostek oceniających zgodność oraz o wszelkich zmianach do tych procedur.

Komisja udostępnia te informacje do wiadomości publicznej.

Artykuł 30

Jednostki oceniające zgodność

1. Do celów notyfikacji jednostka oceniająca zgodność musi spełniać wymagania określone w ust. 2–7 niniejszego artykułu oraz w art. 31 i 32.

2. Jednostka oceniająca zgodność musi być powołana na podstawie prawa krajowego i mieć osobowość prawną.

3. Jednostka oceniająca zgodność musi być zdolna do realizacji zadań związanych z oceną zgodności, przydzielonych jej na mocy odpowiedniej TSI, do których została notyfikowana, niezależnie od tego, czy dana jednostka oceniająca zgodność wykonuje wspomniane zadania samodzielnie, czy są one realizowane w jej imieniu i na jej odpowiedzialność.

Przez cały czas, dla każdej procedury oceny zgodności oraz dla każdego rodzaju lub każdej kategorii produktu będącego przedmiotem notyfikacji, dana jednostka oceniająca zgodność musi dysponować:

a) niezbędnymi pracownikami posiadającymi wiedzę techniczną oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie do realizacji zadań związanych z oceną zgodności;

▼B

b) odpowiednimi opisami procedur, zgodnie z którymi przeprowadza się ocenę zgodności, w celu zagwarantowania przejrzystości i powtarzalności tych procedur. Jednostka prowadzi odpowiednią politykę i posiada stosowne procedury, dzięki którym możliwe jest odróżnienie zadań wykonywanych w charakterze notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność od wszelkiej innej działalności;

c) odpowiednimi procedurami służącymi prowadzeniu działalności przy uwzględnieniu wielkości, sektora i struktury przedsiębiorstw, stopnia złożoności technologii wytwarzania danego produktu oraz masowego lub seryjnego charakteru procesu produkcyjnego.

Jednostka oceniająca zgodność musi posiadać środki konieczne do prawidłowej realizacji zadań o charakterze technicznym i administracyjnym związanych z oceną zgodności oraz musi mieć dostęp do wszystkich niezbędnych urządzeń lub obiektów.

4. Jednostka oceniająca zgodność musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność spoczywa na państwie lub za ocenę zgodności bezpośrednio odpowiada samo państwo członkowskie.

5. Pracownicy jednostki oceniającej zgodność są zobowiązani dochować tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań zgodnie z odpowiednią TSI lub przepisami prawa krajowego w danym zakresie, z wyjątkiem dochowania tajemnicy wobec właściwych organów państwa członkowskiego, w którym realizowane są zadania. Prawa własności podlegają ochronie.

6. Jednostka oceniająca zgodność bierze udział w stosownej działalności normalizacyjnej i w działalności grupy koordynującej notyfikowane jednostki oceniające zgodność, powołanej na podstawie odpowiedniego prawa Unii, lub zapewnia informowanie o tej działalności swoich pracowników zajmujących się oceną zgodności, natomiast decyzje administracyjne i dokumenty opracowane w wyniku prac takiej grupy zobowiązana jest traktować jak ogólne wytyczne.

7. Jednostki oceniające zgodność, które zostały notyfikowane w odniesieniu do podsystemów „sterowanie – urządzenia torowe” lub „sterowanie – urządzenia pokładowe”, uczestniczą w działaniach grupy ds. ERTMS, o której mowa w art. 29 rozporządzenia (UE) 2016/796. Zapewniają one, by ich personel oceniający był o tych działaniach poinformowany. Jednostki te stosują wytyczne opracowane w wyniku prac tej grupy. W przypadku gdy jednostka oceniająca zgodność uzna te wytyczne za niewłaściwe lub niemożliwe do stosowania, przekazuje swoje uwagi grupie roboczej ds. ERTMS odpowiedzialnej za stałą poprawę jakości tych wytycznych celem ich omówienia.

Artykuł 31

Bezstronność jednostek oceniających zgodność

1. Jednostka oceniająca zgodność musi być stroną trzecią, niezależną od organizacji lub produktu, który ocenia.

Jednostkę należącą do stowarzyszenia przedsiębiorców lub zrzeszenia zawodowego reprezentującego przedsiębiorstwa zaangażowane w projektowanie, produkcję, dostarczanie, montowanie, wykorzystywanie lub konserwację produktów, które ocenia, można uważać za taką jednostkę, pod warunkiem że wykazano jej niezależność i brak konfliktu interesów.

▼B

2. Należy zagwarantować bezstronność jednostki oceniającej zgodność, jej ścisłego kierownictwa i pracowników wykonujących ocenę.

3. Jednostka oceniająca zgodność, jej ścisłe kierownictwo oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami, instalatorami, nabywcami, właścicielami, użytkownikami czy konserwatorami produktów, które oceniają, ani upoważnionymi przedstawicielami wymienionych stron. Nie wyklucza to wykorzystywania ocenionych produktów, które są niezbędne do prowadzenia działalności jednostki oceniającej zgodność, lub wykorzystywania tych produktów do celów osobistych.

4. Jednostka oceniająca zgodność, jej ścisłe kierownictwo oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie angażują się bezpośrednio w projektowanie, produkcję lub konstruowanie, wprowadzanie do obrotu, instalację, użytkowanie lub konserwację tych produktów, ani nie mogą reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie angażują się w działalność, która może zagrozić niezależności ich osądów i wiarygodności w związku z działalnością w zakresie oceny zgodności, która podlega notyfikacji. Zakaz ten dotyczy w szczególności usług konsultingowych.

5. Jednostka oceniająca zgodność zobowiązana jest zapewnić, by działalność jej podwykonawców lub spółek zależnych nie wpływała na poufność, obiektywizm ani bezstronność jej działalności związanej z oceną zgodności.

6. Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy zobowiązani są do najwyższej rzetelności w realizacji zadań związanych z oceną zgodności, muszą posiadać konieczne kwalifikacje techniczne w danej dziedzinie oraz nie mogą być poddawani żadnym naciskom czy motywacji, zwłaszcza finansowej, mogącym wpływać na ich opinię lub wyniki oceny zgodności, szczególnie ze strony osób lub grup osób posiadających interes w wynikach danej działalności.

Artykuł 32

Pracownicy jednostek oceniających zgodność

1. Pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności muszą posiadać:

a) gruntowne wykształcenie techniczne i zawodowe, obejmujące całą działalność związaną z oceną zgodności w zakresie będącym przedmiotem notyfikacji;

b) dostateczną znajomość wymagań dotyczących ocen, które wykonują, oraz odpowiednie uprawnienia do dokonywania takich ocen;

c) odpowiednią znajomość i zrozumienie zasadniczych wymagań, mających zastosowanie norm zharmonizowanych oraz stosownych przepisów prawa Unii;

d) umiejętności wymagane do sporządzania certyfikatów, zapisów i sprawozdań dokumentujących wykonanie ocen.

2. Wynagrodzenie ścisłego kierownictwa jednostki oceniającej zgodność oraz jej pracowników wykonujących ocenę nie może zależeć od liczby wykonanych ocen ani od wyników tych ocen.

▼B

Artykuł 33

Domniemanie zgodności jednostki oceniającej zgodność

Jeżeli jednostka oceniająca zgodność może wykazać, że spełnia kryteria ustanowione w odpowiednich normach zharmonizowanych lub ich częściach, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, to jednostka ta spełnia wymagania określone w art. 30–32 na zasadzie domniemania, jeżeli odpowiednie normy zharmonizowane obejmują te wymagania.

Artykuł 34

Spółki zależne jednostek notyfikowanych i podwykonawstwo na zlecenie jednostek notyfikowanych

1. W przypadku gdy jednostka notyfikowana podzleca określone zadania związane z oceną zgodności lub korzysta z usług spółki zależnej, jest ona zobowiązana zapewnić, aby podwykonawca lub spółka zależna spełniali wymagania określone w art. 30–32, oraz odpowiednio poinformować organ notyfikujący.

2. Jednostka notyfikowana ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub spółki zależne, niezależnie od tego, gdzie prowadzą swoją działalność.

3. Działalność jednostek notyfikowanych może być podzlecana lub wykonywana przez spółkę zależną wyłącznie za zgodą klienta.

4. Jednostka notyfikowana jest zobowiązana przechowywać do dyspozycji organu notyfikującego odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kompetencji podwykonawcy lub spółki zależnej oraz prac wykonywanych przez podwykonawcę lub spółkę zależną na mocy odpowiedniej TSI.

Artykuł 35

Akredytowane jednostki własne

1. Wnioskodawcy mogą korzystać z akredytowanej jednostki własnej na potrzeby prowadzenia działalności w zakresie oceny zgodności w celu wdrożenia procedur określonych w modułach A1, A2, C1 lub C2 określonych w załączniku II do decyzji nr 768/2008/WE oraz modułach CA1 i CA2 określonych w załączniku I do decyzji 2010/713/UE. Taka jednostka stanowi oddzielną i wyraźnie wyodrębnioną część danego wnioskodawcy i nie jest zaangażowana w projektowanie, produkcję, dostawę, instalację, użytkowanie lub konserwację ocenianych przez nią produktów.

2. Akredytowana jednostka własna musi spełniać następujące wymogi:

a) musi być akredytowana zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 765/2008;

b) jednostka i jej pracownicy muszą mieć wyznaczone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posiadać zależność służbową w ramach organizacji macierzystej, która zapewnia jej bezstronność i być w stanie wykazać ją wobec właściwej krajowej jednostki akredytującej;

c) jednostka i jej pracownicy nie mogą odpowiadać za projektowanie, produkcję, dostawę, instalację, obsługę lub konserwację ocenianych przez nich produktów oraz nie mogą się angażować w żadną działalność, która mogłaby uchybiać niezależności ich opinii oraz rzetelności oceny;

▼B

d) jednostka świadczy usługi wyłącznie na rzecz organizacji, do której przynależy.

3. Akredytowane jednostki własne nie podlegają notyfikacji państwom członkowskim i Komisji, natomiast na żądanie informacja o ich akredytacji jest przekazywana organowi notyfikującemu przez przedsiębiorstwo lub krajową jednostkę akredytującą.

Artykuł 36

Wniosek o notyfikację

1. Jednostka oceniająca zgodność przedkłada wniosek o notyfikację organowi notyfikującemu państwa członkowskiego, w którym prowadzi działalność.

2. Do wniosku załącza się opis działalności związanej z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności oraz produktu lub produktów, w odniesieniu do których dana jednostka uważa się za kompetentną, jak również certyfikat akredytacji, jeżeli jest w posiadaniu, wydany przez krajową jednostkę akredytującą, potwierdzający, że dana jednostka oceniająca zgodność spełnia wymagania ustanowione w art. 30–32.

3. Jeżeli jednostka oceniająca zgodność nie może dostarczyć certyfikatu akredytacji, zobowiązana jest przedłożyć organowi notyfikującemu wszystkie dowody w formie dokumentów, konieczne do sprawdzenia, uznania i regularnego monitorowania jej zgodności z wymaganiami ustanowionymi w art. 30–32.

Artykuł 37

Procedura notyfikacji

1. Organy notyfikujące notyfikują wyłącznie jednostki oceniające zgodność, które spełniają wymagania ustanowione w art. 30–32.

2. Organy notyfikujące notyfikują Komisji i pozostałym państwom członkowskim jednostki, o których mowa w ust. 1, z pomocą systemu notyfikacji elektronicznej, opracowanego i zarządzanego przez Komisję.

3. Do notyfikacji załącza się wszystkie szczegółowe informacje dotyczące działalności związanej z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności, produktu lub produktów będących przedmiotem notyfikacji oraz stosowny certyfikat akredytacji lub inne poświadczenie kompetencji zgodne z ust. 4.

4. W przypadku gdy podstawy notyfikacji nie stanowi certyfikat akredytacji określony w art. 36 ust. 2, organ notyfikujący przedkłada Komisji i pozostałym państwom członkowskim niezbędne dokumenty potwierdzające kompetencje jednostki oceniającej zgodność oraz wprowadzone ustalenia gwarantujące, że jednostka ta będzie okresowo monitorowana i będzie nadal spełniać wymagania określone w art. 30–32.

5. Dana jednostka może prowadzić działalność jednostki notyfikowanej wyłącznie pod warunkiem że Komisja i pozostałe państwa członkowskie nie zgłosiły zastrzeżeń w terminie dwóch tygodni od notyfikacji w przypadku korzystania z certyfikatu akredytacji, a w terminie dwóch miesięcy od notyfikacji w przypadku niekorzystania z akredytacji.

6. Wszelkie kolejne zmiany w notyfikacji należy notyfikować Komisji i pozostałym państwom członkowskim.

▼B

Artykuł 38

Numery identyfikacyjne i wykazy jednostek notyfikowanych

1. Komisja przydziela jednostce notyfikowanej numer identyfikacyjny.

Jednostce notyfikowanej przydziela się jeden numer identyfikacyjny, nawet jeśli dana jednostka jest notyfikowana na podstawie kilku aktów prawnych Unii.

2. Komisja udostępnia do wiadomości publicznej wykaz jednostek notyfikowanych na podstawie niniejszej dyrektywy, włącznie z numerami identyfikacyjnymi, które im przydzielono, oraz informacją na temat rodzaju działalności będącej przedmiotem notyfikacji.

Komisja zapewnia stałą aktualizację tego wykazu.

Artykuł 39

Zmiany w notyfikacji

1. W przypadku gdy organ notyfikujący stwierdza lub otrzymuje informację, że jednostka notyfikowana przestała spełniać wymagania określone w art. 30–32 lub nie wypełnia swoich obowiązków, organ notyfikujący ogranicza, zawiesza lub wycofuje notyfikację, zależnie od sytuacji oraz w zależności od wagi niespełnienia wymagań lub niewypełnienia obowiązków. Niezwłocznie informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub wycofania notyfikacji, albo w przypadku zaprzestania działalności przez jednostkę notyfikowaną, notyfikujące państwo członkowskie przyjmuje właściwe środki w celu zapewnienia, by aktami zajęła się inna jednostka notyfikowana lub żeby były one dostępne na żądanie odpowiedzialnych organów notyfikujących i organów nadzoru rynku.

Artykuł 40

Kwestionowanie kompetencji jednostek notyfikowanych

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub otrzymuje informację o wątpliwościach co do kompetencji jednostki notyfikowanej lub dalszego wywiązywania się przez tę jednostkę z nałożonych na nią obowiązków i zachowania zgodności z wymaganiami.

2. Na żądanie Komisji notyfikujące państwo członkowskie udziela jej wszelkich informacji dotyczących podstawy notyfikacji lub utrzymania kompetencji danej jednostki.

3. Komisja zapewnia poufność wszystkich informacji wrażliwych uzyskanych w trakcie dochodzenia.

4. W przypadku gdy Komisja stwierdza, że jednostka notyfikowana nie spełnia wymagań notyfikacji lub przestała je spełniać, informuje o tym fakcie notyfikujące państwo członkowskie i zwraca się do niego o przyjęcie koniecznych środków naprawczych, włącznie z wycofaniem notyfikacji, jeżeli zachodzi taka potrzeba.

▼B

Artykuł 41

Obowiązki jednostek notyfikowanych w zakresie dotyczącym ich działalności

1. Jednostki notyfikowane przeprowadzają oceny zgodności według procedur oceny zgodności określonych w odpowiedniej TSI.

2. Oceny zgodności dokonuje się z zachowaniem odpowiednich proporcji, unikając przy tym zbędnych obciążeń dla podmiotów gospodarczych. Jednostki notyfikowane wykonują swe zadania, uwzględniając wielkość, sektor i strukturę zaangażowanych przedsiębiorstw, stopień złożoności technologii wykorzystywanych przy produkcji oraz masowy lub seryjny charakter procesu produkcyjnego.

Przy wykonywaniu swoich zadań jednostki te działają jednak zgodnie z celem, jakim jest ocena zgodności produktu z niniejszą dyrektywą.

3. Jeżeli jednostka notyfikowana stwierdza, że producent nie spełnił wymagań ustanowionych w odpowiedniej TSI lub w odpowiednich normach zharmonizowanych czy specyfikacjach technicznych, zobowiązuje ona producenta do przyjęcia stosownych środków naprawczych i nie wydaje mu certyfikatu zgodności.

4. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności w następstwie wydania certyfikatu jednostka notyfikowana stwierdza, że produkt przestał spełniać odpowiednią TSI lub odpowiednie normy zharmonizowane lub specyfikacje techniczne, zobowiązuje ona producenta do przyjęcia stosownych środków naprawczych i zawiesza lub cofa wydany certyfikat, jeżeli zachodzi taka konieczność.

5. W razie nieprzyjęcia środków naprawczych, lub jeżeli środki te nie przynoszą wymaganych skutków, jednostka notyfikowana ogranicza, zawiesza lub cofa wszystkie certyfikaty, stosownie do sytuacji.

Artykuł 42

Obowiązek przekazywania informacji przez jednostki notyfikowane

1. Jednostki notyfikowane informują organ notyfikujący:

a) o odmowie, ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu certyfikatów;

b) o wszelkich okolicznościach, które mogą mieć negatywny wpływ na zakres i warunki notyfikacji;

c) o każdym przypadku żądania informacji, które otrzymały one od organów nadzoru rynku o wykonanych zadaniach związanych z oceną zgodności;

d) na żądanie, o podejmowanych działaniach związanych z oceną zgodności będących przedmiotem ich notyfikacji oraz o innych realizowanych zadaniach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

Właściwe krajowe organy ds. bezpieczeństwa są informowane o każdej odmowie, każdym ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu certyfikatów objętym lit. a).

2. Jednostki notyfikowane przekazują pozostałym jednostkom notyfikowanym na mocy niniejszej dyrektywy prowadzącym podobną działalność w zakresie oceny zgodności i zajmującym się tymi samymi produktami odpowiednie informacje na temat kwestii, w przypadku których wyniki oceny zgodności były negatywne, a na żądanie, również tych, w przypadku których były one pozytywne.

▼B

3. Jednostki notyfikowane przekazują Agencji certyfikaty weryfikacji WE podsystemów, certyfikaty WE zgodności składników interoperacyjności oraz certyfikaty WE przydatności do stosowania składników interoperacyjności.

Artykuł 43

Wymiana najlepszych praktyk

Komisja zobowiązana jest zorganizować wymianę najlepszych praktyk między krajowymi organami państw członkowskich odpowiedzialnymi za politykę w obszarze notyfikowania.

Artykuł 44

Koordynacja jednostek notyfikowanych

Komisja zapewnia wprowadzenie i realizację właściwej koordynacji i współpracy jednostek notyfikowanych na mocy niniejszej dyrektywy, poprzez ustanowienie sektorowej grupy jednostek notyfikowanych. Agencja wspiera działalność jednostek notyfikowanych zgodnie z art. 24 rozporządzenia (UE) 2016/796.

Państwa członkowskie zobowiązane są zapewnić, by notyfikowane przez nie jednostki uczestniczyły w pracach tej grupy bezpośrednio lub poprzez wyznaczonych przedstawicieli.

Artykuł 45

Jednostki wyznaczone

1. Wymogi odnoszące się do jednostek oceniających zgodność określone w art. 30–34 mają również zastosowanie do jednostek wyznaczonych na mocy art. 15 ust. 8, oprócz:

a) sytuacji dotyczącej umiejętności wymaganych od ich personelu na mocy art. 32 ust. 1 lit. c), w którym to przypadku jednostka wyznaczona musi mieć odpowiednią znajomość i zrozumienie prawa krajowego;

b) sytuacji dotyczącej dokumentów, które mają być przechowywane do dyspozycji organu notyfikującego na mocy art. 34 ust. 4, w którym to przypadku jednostka wyznaczona musi objąć dokumenty związane z działaniami prowadzonymi przez jednostki zależne lub podwykonawców na mocy odpowiednich przepisów krajowych.

2. Obowiązki operacyjne określone w art. 41 mają zastosowanie również do jednostek wyznaczonych na mocy art. 15 ust. 8, z wyjątkiem, że te obowiązki odnoszą się do przepisów krajowych, a nie do TSI.

3. Obowiązek informowania określony w art. 42 ust. 1 ma zastosowanie również do jednostek wyznaczonych, które odpowiednio informują państwa członkowskie.

▼B

ROZDZIAŁ VII

REJESTRY

Artykuł 46

System numeracji pojazdów

1. W momencie rejestracji zgodnie z art. 22 właściwy organ w państwie członkowskim rejestracji przypisuje każdemu pojazdowi europejski numer pojazdu (EVN). Każdy pojazd jest oznaczany przypisanym mu numerem EVN.

2. Specyfikacje numeru EVN są określone w środkach, o których mowa w art. 47 ust. 2, zgodnie z odpowiednią TSI.

3. Każdemu pojazdowi przypisywany jest numer EVN tylko raz, chyba że przewidziano inaczej w środkach, o których mowa w art. 47 ust. 2, zgodnie z odpowiednią TSI.

4. Niezależnie od ust. 1 w przypadku pojazdów eksploatowanych lub pojazdów, które mają być eksploatowane na trasach z państw trzecich lub do nich, w których to państwach prześwit toru różni się od prześwitu toru na głównej sieci kolei na terenie Unii, państwa członkowskie mogą zaakceptować pojazdy dające się jednoznacznie zidentyfikować zgodnie z innym systemem kodowania.

Artykuł 47

Rejestry pojazdów

1. Do czasu, gdy zacznie działać europejski rejestr pojazdów, o którym mowa w ust. 5, każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr pojazdów. Rejestr ten:

a) jest zgodny ze wspólnymi specyfikacjami, o których mowa w ust. 2;

b) jest prowadzony i aktualizowany przez podmiot niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego;

c) jest dostępny dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa i jednostek dochodzeniowych określonych w art. 16 i 22 dyrektywy (UE) 2016/798 jest także dostępny, na uzasadniony wniosek, dla organów kontrolnych, o których mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE, oraz dla Agencji, przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, a także osób lub organizacji zajmujących się rejestracją pojazdów lub określonych w rejestrze.

2. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje krajowych rejestrów pojazdów dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu.

Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

3. Krajowy rejestr pojazdów zawiera przynajmniej następujące elementy:

a) europejski numer pojazdu (EVN);

b) odniesienia do deklaracji weryfikacji WE i do podmiotu, który ją wydał;

▼B

c) odniesienia do europejskiego rejestru dopuszczonych typów pojazdów, o którym mowa w art. 48;

d) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu i jego dysponenta;

e) ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;

f) odniesienia do podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

4. Dopóki krajowe rejestry pojazdów państw członkowskich nie zostaną połączone zgodnie ze specyfikacją, o której mowa w ust. 2, każde państwo członkowskie aktualizuje swój rejestr, w zakresie dotyczących go danych, wprowadzając zmiany ujęte w rejestrze innego państwa członkowskiego.

5. W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych i nieuzasadnionych kosztów dla państw członkowskich i zainteresowanych stron, do dnia 16 czerwca 2018 r., Komisja, uwzględniając wyniki analizy kosztów i korzyści przyjmuje w drodze aktów wykonawczych funkcjonalne i techniczne specyfikacje europejskiego rejestru pojazdów, do którego włączone byłyby krajowe rejestry pojazdów, z myślą o zapewnieniu wszystkim użytkownikom zharmonizowanego interfejsu do rejestracji pojazdów i zarządzania danymi. Zastosowanie mają ust. 1 lit. b) i c) oraz ust. 3. Specyfikacja taka dotyczy treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu, a także etapów migracji.

Te akty wykonawcze przyjmuje się na podstawie zalecenia Agencji, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

Europejski rejestr pojazdów jest opracowywany z uwzględnieniem aplikacji informatycznych i rejestrów już utworzonych przez Agencję i państwa członkowskie, takich jak scentralizowany europejski wirtualny rejestr pojazdów podłączony do krajowych rejestrów pojazdów. Europejski rejestr pojazdów rozpocznie działanie przed dniem 16 czerwca 2021 r.

6. Dysponent bezzwłocznie zawiadamia państwo członkowskie, w którym pojazd został zarejestrowany, o wszelkich zmianach danych wprowadzonych do rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużaniu jego rejestracji.

7. W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji po raz pierwszy w państwie trzecim, a następnie użytkowanych w państwie członkowskim, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu, w tym przynajmniej danych dotyczących dysponenta danego pojazdu, jednostki odpowiedzialnej za jego utrzymanie oraz ograniczeń sposobu użytkowania pojazdu, poprzez rejestr pojazdów, lub zapewnia bezzwłocznie dostęp w inny sposób w łatwo czytelnym formacie oraz zgodnie z tymi samymi niedyskryminacyjnymi zasadami, które mają zastosowanie do podobnych danych z rejestru pojazdów.

Artykuł 48

Europejski rejestr dopuszczonych typów pojazdów

1. Agencja tworzy i prowadzi rejestr zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu wydanych zgodnie z art. 24. Rejestr ten:

a) jest publiczny i dostępny drogą elektroniczną;

▼B

b) jest zgodny ze wspólnymi specyfikacjami, o których mowa w ust. 2;

c) jest połączony z odpowiednimi rejestrami pojazdów.

2. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje rejestru typów pojazdów, dla których udzielono zezwolenia, dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji i zasad wprowadzania danych i uzyskiwania wglądu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

3. Rejestr ten zawiera co najmniej następujące elementy w odniesieniu do każdego typu pojazdu:

a) właściwości techniczne – w tym te związane z dostępnością dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej – typu pojazdu, określone w odpowiednich TSI;

b) nazwę producenta;

c) dane dotyczące zezwoleń związanych z obszarem użytkowania danego typu pojazdu, w tym wszelkich ograniczeń lub cofnięć.

Artykuł 49

Rejestr infrastruktury

1. Każde państwo członkowskie zapewnia publikowanie rejestru infrastruktury zawierającego wartości parametrów sieciowych każdego podsystemu lub części danego podsystemu określone w odpowiedniej TSI.

2. Wartości parametrów zapisane w rejestrze infrastruktury wykorzystuje się w połączeniu z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu w celu sprawdzenia technicznej zgodności między pojazdem a siecią.

3. Rejestr infrastruktury może określać warunki korzystania ze stałych urządzeń oraz inne ograniczenia.

4. Każde państwo członkowskie zapewnia aktualizację rejestru infrastruktury zgodnie z ust. 5.

5. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje rejestru infrastruktury dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

ROZDZIAŁ VIII

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 50

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

▼B

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 15 czerwca 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.

4. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 51

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE ([1]). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

([1]) Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6).

▼B

Artykuł 52

Uzasadnienie

Decyzja podjęta na mocy niniejszej dyrektywy dotycząca oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności lub kontroli podsystemów tworzących system kolei Unii lub decyzja podjęta na podstawie art. 7, 12 i 17 szczegółowo określa przyczyny, na których się opiera. Strona zainteresowana zostaje o niej powiadomiona jak najszybciej, wraz ze wskazaniem środków zaradczych dostępnych na mocy obowiązującego ustawodawstwa w zainteresowanym państwie członkowskim oraz terminów obowiązujących w odniesieniu do stosowania powyższych środków zaradczych.

Artykuł 53

Sprawozdania i informacje

1. Do dnia 16 czerwca 2018 r. Komisja przedstawia sprawozdanie na temat postępów w przygotowaniach do zwiększonej roli Agencji na mocy niniejszej dyrektywy. Ponadto co trzy lata, a po raz pierwszy trzy lata po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 54, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat postępów na drodze ku interoperacyjności systemu kolei Unii i funkcjonowania Agencji w tym kontekście. Sprawozdanie to zawiera również ocenę wdrażania i użytkowania rejestrów na mocy rozdziału VII i analizę przypadków określonych w art. 7 oraz stosowania rozdziału V, w szczególności ocenę funkcjonowania porozumień o współpracy zawartych między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Na użytek pierwszego sprawozdania po zakończeniu okresu przejściowego Komisja przeprowadza szerokie konsultacje z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i określa program umożliwiający ocenę postępów. Jeżeli będzie to celowe w świetle powyższej analizy, Komisja proponuje środki ustawodawcze obejmujące środki dotyczące przyszłej roli Agencji w zwiększaniu interoperacyjności.

2. Agencja opracowuje oraz okresowo aktualizuje narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek państwa członkowskiego, Parlamentu Europejskiego lub Komisji, ogólnej charakterystyki poziomu interoperacyjności systemu kolei Unii. Narzędzie to wykorzystuje informacje dostępne w rejestrach przewidzianych w rozdziale VII.

Artykuł 54

Przejściowe zasady użytkowania pojazdów

1. Bez uszczerbku dla ust. 4 niniejszego artykułu pojazdy, które muszą uzyskać zezwolenie między 16 czerwca 2016 r. a 16 czerwca 2019 r., podlegają przepisom zawartym w rozdziale V dyrektywy 2008/57/WE.

2. Zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji wydane zgodnie z ust. 1 i wszelkie inne zezwolenia udzielone przed dniem 16 czerwca 2016 r., w tym zezwolenia wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym (RIC; Regolamento Internazionale Carrozze) i przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV; Regolamento Internazionale Veicoli), zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich wydano te zezwolenia.

▼B

3. Pojazdy, dla których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z ust. 1 i 2, aby mogły być eksploatowane w sieci lub sieciach nieobjętych jeszcze wydanym dla nich zezwoleniem, uzyskują nowe zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Dopuszczenie do obrotu w tych dodatkowych sieciach następuje zgodnie z art. 21.

▼M1

4. Najpóźniej od dnia 16 czerwca 2019 r. Agencja wykonuje zadania związane z udzielaniem zezwolenia na mocy art. 21 i 24 oraz zadania wymienione w art. 19 w odniesieniu do obszarów użytkowania w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 21 i 24 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2, mogą nadal wydawać zezwolenia zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE do dnia 16 czerwca 2020 r. Na zasadzie odstępstwa od art. 21 i 24, krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2a, mogą nadal wydawać zezwolenia zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE do dnia 31 października 2020 r.

▼B

Artykuł 55

Inne przepisy przejściowe

1. Załączniki IV, V, VII i IX do dyrektywy 2008/57/WE stosuje się do daty rozpoczęcia stosowania odnośnych aktów wykonawczych, o których mowa w art. 7 ust. 5, art. 9 ust. 4, art. 14 ust. 10 i art. 15 ust. 9 niniejszej dyrektywy.

2. Dyrektywa 2008/57/WE ma nadal zastosowanie w odniesieniu do projektów dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS, które mają zostać dopuszczone do eksploatacji w okresie między 15 czerwca 2016 r. a 16 czerwca 2019 r.

3. Projekty, w których etap procedur przetargowych lub zawierania umów zakończył się przed dniem 16 czerwca 2019 r., nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19.

4. Do dnia 16 czerwca 2031 r. warianty zawarte w umowach, które zostały podpisane przed dniem 15 czerwca 2016 r., nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19, nawet jeżeli są one wykonywane po dniu 15 czerwca 2016 r.

5. Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji urządzeń przytorowych ERTMS, które nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19, krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją w celu zapewnienia, aby rozwiązania techniczne były w pełni interoperacyjne, zgodnie z art. 30 ust. 3 i art. 31 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796.

Artykuł 56

Zalecenia i opinie Agencji

Zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/796 Agencja przekazuje zalecenia i opinie do celów stosowania niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach te zalecenia i opinie są uwzględniane przy opracowywaniu aktów wykonawczych na mocy niniejszej dyrektywy.

▼B

Artykuł 57

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1 i 2, art. 7 ust. 1–4 i ust. 6, art. 8, art. 9 ust. 1, art. 10 ust. 5, art. 11 ust. 1, 3 i 4, art. 12, 13 i 14, art. 15 ust. 1–8, art. 16 i 18, art. 19 ust. 3, art. 21–39, art. 40 ust. 2, art. 41, 42, 44, 45 i 46, art. 47 ust. 1, 3, 4 i 7, art. 49 ust. 1–4, art. 54 i załączniki I, II, III i IV do dnia 16 czerwca 2019 r. Niezwłocznie przekazują Komisji teksty tych przepisów.

2. Państwa członkowskie mogą przedłużyć okres transpozycji, o którym mowa w ust. 1, o rok. W tym celu do dnia 16 grudnia 2018 r. państwa członkowskie, które nie wprowadzą w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych w okresie transpozycji, o którym mowa w ust. 1, powiadamiają o tym Agencję i Komisję oraz podają uzasadnienie takiego przedłużenia.

▼M1

2a. Państwa członkowskie, które przedłużyły okres transpozycji zgodnie z ust. 2, mogą go dodatkowo przedłużyć do dnia 31 października 2020 r. Ich środki transpozycji stosuje się od tego dnia. Te państwa członkowskie powiadamiają o tym Agencję i Komisję do dnia 29 maja 2020 r.

▼B

3. Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektyw uchylonych niniejszą dyrektywą odczytuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określane są przez państwa członkowskie.

4. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

5. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania art. 13, art. 14 ust. 1–8, 11 i 12, art. 15 ust. 1–9, art. 15 ust. 11 i 12, art. 16 ust. 1, art. 19–26, art. 45, 46 i 47, art. 49 ust. 1–4 i art. 54 niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypryjskiej i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

Niemniej jednak w momencie, gdy podmiot publiczny lub prywatny złoży oficjalny wniosek o pozwolenie na budowę linii kolejowej w celu jej eksploatacji przez jedno lub więcej przedsiębiorstw kolejowych, zainteresowane państwo członkowskie wprowadza prawodawstwo wdrażające artykuły wymienione w akapicie pierwszym w terminie dwu lat od otrzymania wniosku.

▼B

Artykuł 58

Uchylenie

Dyrektywa 2008/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku V część A traci moc od dnia ►M1 31 października 2020 r. ◄, bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku V część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku VI.

Artykuł 59

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 60

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

ELEMENTY SYSTEMU KOLEI UNII

1. **Sieć**

Na użytek niniejszej dyrektywy sieć Unii obejmuje następujące elementy:

a) specjalnie wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h;

b) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h;

c) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana w każdym przypadku. Ta kategoria obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywowni itp., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną;

d) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego;

e) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego);

f) konwencjonalne linie przewidziane na potrzeby przewozów towarowych;

g) pasażerskie węzły przesiadkowe;

h) towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi;

i) linie łączące powyższe elementy.

Sieć ta obejmuje systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji: urządzenia techniczne do przetwarzania danych i telekomunikacji przeznaczone dla dalekobieżnych przewozów pasażerskich i towarowych na sieci, w celu zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci kolejowej i efektywnego zarządzania ruchem.

2. **Pojazdy**

Na użytek niniejszej dyrektywy unijne pojazdy obejmują wszystkie pojazdy, co do których jest możliwe, iż będą się one poruszać na całej lub na części sieci Unii:

— lokomotywy i tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczne oraz wagony pasażerskie,

— wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych,

— pojazdy specjalne, takie jak maszyny torowe.

Wykaz tych pojazdów obejmuje pojazdy specjalnie zaprojektowane do eksploatacji na różnych rodzajach linii dużych prędkości opisanych w pkt 1.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

PODSYSTEMY

1. **Wykaz podsystemów**

Na użytek niniejszej dyrektywy system stanowiący system kolei Unii można podzielić na następujące podsystemy:

a) strukturalne:

— infrastruktura,

— energia,

— sterowanie – urządzenia przytorowe,

— sterowanie – urządzenia pokładowe,

— tabor; lub

b) eksploatacyjne:

— ruch kolejowy,

— utrzymanie,

— aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

2. **Opis podsystemów**

Dla każdego podsystemu lub części podsystemu Agencja w czasie sporządzania projektu odpowiednich TSI proponuje wykaz składników i aspektów dotyczących interoperacyjności. Nie przesądzając o wyborze aspektów i składników odnoszących się do interoperacyjności ani o kolejności, w jakiej podlegać będą one TSI, podsystemy obejmować będą następujące elementy:

2.1. *Infrastruktura*

Tory, rozjazdy, przejazdy, obiekty inżynieryjne (mosty, tunele itd.), elementy stacji związane z koleją (w tym drzwi wejściowe, perony, strefy dostępu, punkty usługowe, toalety i systemy informacyjne, a także ich funkcje ułatwiające dostęp osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne.

2.2. *Energia*

System elektryfikacji, w tym linie napowietrzne oraz przytorowa część systemu pomiaru zużycia energii elektrycznej i obciążania za nią.

2.3. *Sterowanie – urządzenia przytorowe*

Wszelkie przytorowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci.

2.4. *Sterowanie – urządzenia pokładowe*

Wszelkie pokładowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci.

2.5. *Ruch kolejowy*

Procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym w szczególności przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie ruchu i zarządzanie ruchem.

Kwalifikacje zawodowe, jakie mogą być wymagane do realizacji przewozów kolejowych każdego rodzaju.

▼B

2.6. *Aplikacje telematyczne*

Zgodnie z załącznikiem I podsystem ten obejmuje dwa elementy:

a) aplikacje dla przewozów pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu;

b) aplikacje dla przewozów towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących.

2.7. *Tabor*

Elementy konstrukcyjne, systemy sterowania dla wszelkiego wyposażenia pociągów, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i urządzenia do przetwarzania energii, pokładowe urządzenia do pomiaru zużycia energii elektrycznej i obciążania za nią, urządzenia hamujące, sprzęgi i urządzenia biegowe (wózki, osie itd.) oraz zawieszenia, drzwi, interfejsy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem funkcji ułatwiających dostęp dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej), pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie na potrzeby zdrowotne pasażerów i personelu pokładowego.

2.8. *Utrzymanie*

Procedury, urządzenia towarzyszące, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korekcyjne i profilaktyczne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii oraz wymaganej wydajności.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

ZASADNICZE WYMAGANIA

1. **Wymagania ogólne**

1.1. *Bezpieczeństwo*

1.1.1. Projektowanie, budowa lub montaż, utrzymywanie i monitorowanie składników kluczowych dla bezpieczeństwa, a zwłaszcza składników dotyczących ruchu pociągów, muszą gwarantować bezpieczeństwo na poziomie odpowiadającym celom określonym dla sieci, w tym w szczególnie trudnych warunkach.

1.1.2. Parametry dotyczące styku koło/szyna muszą spełniać wymogi w zakresie stabilności wymagane celem zagwarantowania bezpiecznego przejazdu przy maksymalnej dozwolonej prędkości. Parametry układu hamulcowego muszą gwarantować, że możliwe jest zatrzymanie pociągu na danej drodze hamowania przy maksymalnej dozwolonej prędkości.

1.1.3. Stosowane składniki muszą być odporne na wszelkie normalne i nadzwyczajne obciążenia, jakie zostały określone w okresie ich użytkowania. Wpływ wszelkich przypadkowych awarii na bezpieczeństwo musi zostać ograniczony przy użyciu właściwych środków.

1.1.4. Projekt instalacji stałych i taboru oraz wybór użytych materiałów muszą być skoncentrowane na ograniczeniu wywoływania, rozprzestrzeniania oraz skutków ognia i dymu w przypadku pożaru.

1.1.5. Wszelkie urządzenia przeznaczone do obsługi przez użytkowników muszą być tak zaprojektowane, aby nie szkodzić bezpiecznemu funkcjonowaniu urządzeń lub zdrowiu bądź bezpieczeństwu użytkowników przy ich przewidywanym użyciu, jednakże nie w sposób niezgodny z zamieszczonymi na nich instrukcjami.

1.2. *Niezawodność i dostępność*

Monitorowanie i konserwacja nieruchomych i ruchomych elementów uczestniczących w ruchu pociągów muszą być zorganizowane, przeprowadzane i określane ilościowo w taki sposób, aby utrzymać ich funkcjonowanie w zamierzonych warunkach.

1.3. *Zdrowie*

1.3.1. W pociągach oraz infrastrukturze kolejowej nie wolno używać materiałów mogących, z powodu sposobu ich użycia, stanowić zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp.

1.3.2. Materiały takie muszą być wybierane, stosowane i używane tak, aby ograniczać emisję szkodliwych lub groźnych spalin lub gazów, w szczególności w przypadku pożaru.

1.4. *Ochrona środowiska naturalnego*

1.4.1. Wpływ, jaki na środowisko ma utworzenie i funkcjonowanie systemu kolei, musi zostać oceniony i uwzględniony na etapie projektowania systemu zgodnie z obowiązującym prawem Unii.

1.4.2. Materiały wykorzystywane w pociągach i infrastrukturze muszą uniemożliwiać emisję spalin lub gazów, które są szkodliwe lub groźne dla środowiska, w szczególności w przypadku pożaru.

1.4.3. Tabor oraz systemy dostaw energii muszą być zaprojektowane i wykonane w sposób gwarantujący ich zgodność elektromagnetyczną z instalacjami, urządzeniami i sieciami publicznymi lub prywatnymi, z którymi mogą się wzajemnie zakłócać.

1.4.4. Projekt i działanie systemu kolei nie mogą powodować wytwarzania przez system kolei niedopuszczalnego poziomu hałasu:

— w obszarach sąsiadujących z infrastrukturą, w rozumieniu definicji zawartej w art. 3 pkt 3) dyrektywy 2012/34/UE, oraz

▼B

— w kabinie maszynisty.

1.4.5. Funkcjonowanie systemu kolei nie może powodować osiągnięcia niedopuszczalnego poziomu drgania gruntu w odniesieniu do działań i obszarów położonych w pobliżu infrastruktury i będących w normalnym stanie utrzymania.

1.5. *Zgodność techniczna*

Parametry techniczne infrastruktury oraz stałych urządzeń muszą być zgodne wzajemnie oraz z pociągami kursującymi po tym systemie kolei. Wymóg ten obejmuje bezpieczną integrację podsystemów pojazdu z infrastrukturą.

W przypadku trudności w osiągnięciu zgodności tych parametrów na niektórych odcinkach sieci mogą zostać wprowadzone rozwiązania tymczasowe zapewniające ich przyszłą zgodność.

1.6. *Dostępność*

1.6.1. Podsystemy „infrastruktura” i „tabor” muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, aby zapewnić dostęp na równych warunkach z innymi poprzez wyeliminowanie lub usunięcie barier i inne stosowne środki. Obejmuje to projektowanie, budowę, odnowienie, modernizację, utrzymanie i eksploatację odpowiednich części podsystemu, do których ogół społeczeństwa ma dostęp.

1.6.2. Podsystemy „eksploatacja” i „aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” muszą mieć funkcje niezbędne, aby ułatwić dostęp osobom niepełnosprawnym i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, aby zapewnić dostęp na równych warunkach z innymi poprzez wyeliminowanie lub usunięcie barier i inne stosowne środki.

2. **Szczególne wymagania dla każdego z podsystemów**

2.1. *Infrastruktura*

2.1.1. B e z p i e c z e ń s t w o

Należy podjąć odpowiednie kroki celem zapobieżenia dostępowi lub niepożądanym włamaniom do instalacji.

Należy podjąć kroki w celu ograniczenia zagrożenia dla osób narażonych, w szczególności w chwili przejazdu pociągu przez stację.

Infrastruktura ogólnie dostępna musi być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie ryzyko związane z bezpieczeństwem ludzi (stabilność, pożar, dostęp, ewakuacja, perony itd.).

Należy ustanowić właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach i na wiaduktach.

2.1.2. D o s t ę p n o ś ć

Podsystemy infrastruktury, do których ogół społeczeństwa ma dostęp, muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, zgodnie z pkt 1.6.

2.2. *Energia*

2.2.1. B e z p i e c z e ń s t w o

Funkcjonowanie systemów dostaw energii nie może szkodzić bezpieczeństwu pociągów lub ludzi (użytkowników, obsługi, osób mieszkających w pobliżu torowiska oraz osób trzecich).

2.2.2. O c h r o n a ś r o d o w i s k a n a t u r a l n e g o

Funkcjonowanie systemów dostaw energii elektrycznej i cieplnej nie może szkodzić środowisku naturalnemu ponad określone limity.

▼B

2.2.3. Z g o d n o ś ć t e c h n i c z n a

Systemy dostaw energii elektrycznej/cieplnej muszą:

— umożliwiać osiągnięcie przez pociągi określonego stopnia wydajności,

— w przypadku systemu dostaw energii elektrycznej być zgodne z urządzeniami zamontowanymi w pociągach.

2.3. *Sterowanie – urządzenia pokładowe*

2.3.1. B e z p i e c z e ń s t w o

Instalacje oraz procedury wykorzystywane w zakresie sterowania muszą umożliwiać przejazd pociągów na poziomie bezpieczeństwa odpowiadającym założeniom określonym dla sieci. Systemy sterowania muszą w sposób ciągły zapewniać bezpieczny przejazd pociągów posiadających zezwolenie na jazdę również w przypadkach awarii.

2.3.2. Z g o d n o ś ć t e c h n i c z n a

Wszelka nowa infrastruktura oraz nowy tabor wyprodukowany lub zaprojektowany po przyjęciu zgodnych systemów sterowania muszą być dostosowane do korzystania z tych systemów.

Urządzenia w zakresie sterowania zainstalowane w kabinie maszynisty muszą umożliwiać normalne funkcjonowanie, w szczególnych warunkach, w całym systemie kolei.

2.4. *Tabor*

2.4.1. B e z p i e c z e ń s t w o

Struktura taboru i połączeń między pojazdami muszą być zaprojektowane tak, aby chronić pasażerów i kabiny maszynistów w przypadku kolizji lub wykolejenia.

Urządzenia elektryczne nie mogą szkodzić bezpieczeństwu i funkcjonowaniu instalacji sterowania.

Techniki hamowania oraz wywierany nacisk muszą być zgodne z projektem toru, obiektów inżynieryjnych oraz systemów sygnalizacji.

Należy podjąć kroki celem uniemożliwienia dostępu do elementów pod napięciem, tak aby nie narażać bezpieczeństwa ludzi.

W przypadku niebezpieczeństwa urządzenia muszą umożliwiać pasażerom poinformowanie o nim maszynisty, a obsłudze towarzyszącej – kontakt z nimi.

Zapewnione musi być bezpieczeństwo pasażerów wsiadających do pociągów i z nich wysiadających. Drzwi zewnętrzne muszą być wyposażone w system otwierania i zamykania gwarantujący bezpieczeństwo pasażerów.

Pociąg musi posiadać oznaczone wyjścia bezpieczeństwa.

Należy stworzyć właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach.

Na pokładzie pociągów obowiązkowy jest system oświetlenia awaryjnego o wystarczającym natężeniu i czasie funkcjonowania.

Pociągi muszą być wyposażone w system komunikacji publicznej stanowiący środek informowania pasażerów przez personel pokładowy.

Pasażerowie muszą zarówno na stacjach kolejowych, jak i w pociągach otrzymywać zrozumiałe i wyczerpujące informacje na temat przepisów mających do nich zastosowanie.

▼B

2.4.2. Niezawodność i dostępność

Istotne urządzenia, urządzenia biegowe, trakcyjne i hamujące, a także system sterowania muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby umożliwić dalszy bieg pociągu, szczególnie w sytuacjach awarii, bez negatywnych skutków dla urządzeń działających sprawnie.

2.4.3. Zgodność techniczna

Urządzenia elektryczne muszą wykazywać zgodność z funkcjonowaniem instalacji sterowania.

W przypadku trakcji elektrycznej parametry urządzeń odbierających prąd muszą umożliwiać przejazd pociągów w ramach systemów dostaw energii dla systemu kolei.

Cechy taboru muszą pozwalać na prowadzenie przewozów na każdej linii, na której zamierza się go eksploatować, z uwzględnieniem odpowiednich warunków klimatycznych.

2.4.4. Urządzenia nadzoru

Pociągi muszą być wyposażone w urządzenia zapisujące dane. Dane zbierane przez te urządzenia i przetwarzanie informacji muszą być zharmonizowane.

2.4.5. Dostępność

Podsystemy taboru, do których ogół społeczeństwa ma dostęp, muszą być dostępne dla osób z niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, zgodnie z pkt 1.6.

2.5. *Utrzymanie*

2.5.1. Zdrowie i bezpieczeństwo

Instalacje techniczne oraz procedury używane w centrach muszą zapewniać bezpieczne funkcjonowanie podsystemu i nie stanowić zagrożenia dla zdrowia lub bezpieczeństwa.

2.5.2. Ochrona środowiska naturalnego

Instalacje techniczne oraz procedury używane w centrach utrzymania nie mogą wykraczać poza dopuszczalne poziomy uciążliwości w odniesieniu do otaczającego środowiska.

2.5.3. Zgodność techniczna

Instalacje związane z utrzymaniem taboru muszą zapewniać funkcjonowanie gwarantujące obsłudze bezpieczeństwo, zdrowie i łatwość obsługi całego taboru, na potrzeby którego zostały zaprojektowane.

2.6. *Ruch kolejowy*

2.6.1. Bezpieczeństwo

Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów oraz personelu pokładowego i personelu w centrach kontrolnych musi zapewniać bezpieczne funkcjonowanie sieci, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług transgranicznych i krajowych.

Działania i przerwy związane z utrzymaniem, wyszkolenie i kwalifikacje personelu odpowiedzialnego za utrzymanie i centrum kontrolnego oraz system zapewnienia jakości stworzony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i utrzymania muszą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa.

2.6.2. Niezawodność i dostępność

Działania podczas prac i okresy pomiędzy pracami związanymi z utrzymaniem, wyszkolenie i kwalifikacje personelu odpowiedzialnego za utrzymanie i obsługującego centrum kontrolne oraz system zapewnienia jakości stworzony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i utrzymania muszą gwarantować wysoki poziom niezawodności i dostępności systemu.

▼B

2.6.3. Zgodność techniczna

Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów oraz personelu pokładowego i personelu zarządzającego ruchem musi zapewniać wydajność eksploatacyjną systemu kolei, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług transgranicznych i krajowych.

2.6.4. Dostępność

Konieczne jest podjęcie odpowiednich kroków zapewniających niezbędne funkcje wymagane, by zapewnić dostęp dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

2.7. *Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych*

2.7.1. Zgodność techniczna

Zasadnicze wymagania dla aplikacji telematycznych gwarantują minimalny poziom jakości usług dla pasażerów i przewoźników towarów, w szczególności w zakresie zgodności technicznej.

Należy podjąć działania zapewniające:

— rozwój baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych w sposób pozwalający na maksymalną wzajemną wymianę danych między różnymi aplikacjami i operatorami, z wyłączeniem poufnych danych handlowych,

— łatwy dostęp użytkownika do informacji.

2.7.2. Niezawodność i dostępność

Sposoby użytkowania, zarządzania, aktualizacji oraz utrzymania tych baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych muszą zapewniać wydajność tych systemów oraz jakość usług.

2.7.3. Zdrowie

Płaszczyzny współpracy między tymi systemami a użytkownikami muszą być zgodne z minimalnymi zasadami ergonomii i ochrony zdrowia.

2.7.4. Bezpieczeństwo

Zapewniony zostać musi odpowiedni poziom uczciwości i niezawodności w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa.

2.7.5. Dostępność

Konieczne jest podjęcie odpowiednich kroków zapewniających, by aplikacje telematyczne dla podsystemów pasażerskich zawierały odpowiednie funkcje wymagane, by zapewnić dostęp dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

PROCEDURA WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW

1. ZASADY OGÓLNE

„Weryfikacja WE” oznacza procedurę przeprowadzaną przez wnioskodawcę w rozumieniu art. 15 w celu wykazania, że spełnione zostały wymagania odpowiednich przepisów unijnych oraz odpowiednich przepisów krajowych, odnoszące się do podsystemu i że można zezwolić na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.

2. CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ JEDNOSTKĘ NOTYFIKOWANĄ

2.1. **Wprowadzenie**

Na użytek niniejszej dyrektywy weryfikacja poprzez odniesienie do TSI jest procedurą, w ramach której jednostka notyfikowana sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem jest zgodny z odpowiednimi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI).

Nie narusza to zobowiązań wnioskodawcy do stosowania się do innych obowiązujących aktów prawnych Unii oraz do wszelkich weryfikacji dokonywanych przez organy przeprowadzające ocenę, wymaganych na mocy innych przepisów.

2.2. **Pośrednie potwierdzenie weryfikacji**

2.2.1. *Zasady*

Na wniosek wnioskodawcy weryfikacje można przeprowadzić w odniesieniu do części podsystemu lub można je ograniczyć do określonych etapów procedury weryfikacji. W takich przypadkach wyniki weryfikacji można udokumentować w „pośrednim potwierdzeniu weryfikacji” wydanym przez jednostkę notyfikowaną wybraną przez wnioskodawcę.

Pośrednie potwierdzenie weryfikacji musi zawierać odniesienie do TSI, z którymi zgodność podlegała ocenie.

2.2.2. *Części podsystemu*

Wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla każdej z części, na które postanawia podzielić podsystem. Każdą część sprawdza się na każdym etapie zgodnie z pkt 2.2.3.

2.2.3. *Etapy procedury weryfikacji*

Podsystem lub określone części podsystemu sprawdza się na każdym z następujących etapów:

a) całościowy projekt;

b) produkcja: budowa, w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej, wytwarzanie, montaż elementów oraz kompleksowa regulacja;

c) testy końcowe.

Wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla etapu projektu (włącznie z badaniami typu) oraz dla etapu produkcji całego podsystemu lub każdej z części, na które wnioskodawca postanowił go podzielić (zob. pkt 2.2.2).

2.3. **Certyfikat weryfikacji**

2.3.1. Jednostki notyfikowane odpowiedzialne za weryfikację dokonują oceny projektu, produkcji i testów końcowych podsystemu oraz sporządzają certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy, który z kolei sporządza deklarację weryfikacji WE. Certyfikat weryfikacji musi zawierać odniesienie do TSI, z którymi zgodności podlegała ocenie.

▼B

Jeżeli zgodność podsystemu ze wszystkimi odpowiednimi TSI nie została sprawdzona (np. w przypadku odstępstwa, częściowego stosowania TSI w odniesieniu do modernizacji lub odnowienia, okresu przejściowego dla TSI lub szczególnego przypadku), certyfikat weryfikacji zawiera dokładne odniesienie do TSI lub ich części, zgodność z którymi nie została zbadana przez jednostkę notyfikującą podczas procedury weryfikacji.

2.3.2. W przypadku wydania pośrednich potwierdzeń weryfikacji jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację podsystemu uwzględnia te pośrednie potwierdzenia weryfikacji oraz, przed wydaniem certyfikatu weryfikacji:

a) weryfikuje, czy pośrednie potwierdzenia weryfikacji prawidłowo obejmują stosowne wymogi TSI;

b) sprawdza wszystkie aspekty nieobjęte pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji; oraz

c) sprawdza końcowe testy całego podsystemu.

2.3.3. W przypadku modyfikacji podsystemu już objętego certyfikatem weryfikacji jednostka notyfikowana wykonuje tylko te badania i testy, które są istotne i niezbędne, tzn. ocena dotyczy tylko tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmienionymi częściami podsystemu.

2.3.4. Każda jednostka notyfikowana uczestnicząca w weryfikacji podsystemu sporządza dokumentację zgodnie z art. 15 ust. 4, obejmującą zakres jej czynności.

2.4. **Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE**

Dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji weryfikacji WE gromadzi wnioskodawca i musi ona zawierać następujące elementy:

a) parametry techniczne związane z projektem, w tym ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki o stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji zgodności, instrukcje obsługi i utrzymania itd., stosowne dla danego podsystemu;

b) wykaz wchodzących w skład podsystemu składników interoperacyjności, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. d);

c) dokumentacje, o których mowa w art. 15 ust. 4, sporządzone przez każdą z jednostek notyfikowanych uczestniczących w weryfikacji podsystemu, które zawierają:

— kopie deklaracji weryfikacji WE oraz, w stosownych przypadkach, deklaracji przydatności do stosowania WE sporządzonych dla składników interoperacyjności, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. d), w stosownych przypadkach wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi oraz kopią protokołów z testów i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych,

— pośrednie potwierdzenia weryfikacji, o ile są dostępne, które towarzyszą certyfikatowi weryfikacji, w tym wyniki weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną ważności tych pośrednich potwierdzeń weryfikacji,

— certyfikat weryfikacji wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi, kontrasygnowany przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację, stwierdzający zgodność podsystemu z wymogami odpowiednich TSI i wymieniający wszelkie zastrzeżenia odnotowane podczas wykonywania czynności i niecofnięte; do certyfikatu weryfikacji powinny być także dołączone sprawozdania z inspekcji i audytu sporządzone przez tę samą jednostkę w związku z jej zadaniami, zgodnie z pkt 2.5.2 i 2.5.3;

▼B

d) certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z innymi aktami prawnymi Unii;

e) jeżeli zgodnie z art. 18 ust. 4 lit. c) i art. 21 ust. 3 lit. c) wymagana jest weryfikacja bezpiecznej integracji, do stosownej dokumentacji technicznej włącza się sprawozdania oceniające dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do oceny ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE ([1]).

2.5. **Nadzór sprawowany przez jednostki notyfikowane**

2.5.1. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę produkcji musi mieć stały dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, miejsc składowania oraz, w stosownych przypadkach, do urządzeń służących prefabrykacji i przeprowadzaniu testów, jak też, ogólniej, do wszelkich obiektów, które uzna ona za niezbędne w ramach realizacji swych zadań. Jednostka notyfikowana musi otrzymać od wnioskodawcy wszelkie dokumenty konieczne do tego celu, a w szczególności plany wdrażania oraz dokumentację techniczną dotyczącą danego podsystemu.

2.5.2. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę wdrożenia musi okresowo przeprowadzać audyty w celu potwierdzenia zgodności z odpowiednimi TSI. Musi ona dostarczyć sprawozdanie z audytu podmiotom odpowiedzialnym za wdrażanie. Jej obecność może być wymagana na pewnych etapach budowy.

2.5.3. Ponadto jednostka notyfikowana może składać niezapowiedziane wizyty na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt. Musi ona dostarczyć podmiotom odpowiedzialnym za wdrożenie sprawozdanie z inspekcji oraz — w stosownych przypadkach — sprawozdanie z audytu.

2.5.4. Jednostka notyfikowana musi być zdolna do monitorowania podsystemu, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić — jeżeli wymaga tego odpowiednia TSI — jego przydatność do stosowania w otoczeniu kolejowym, do którego jest on przeznaczony.

2.6. **Przedkładanie dokumentacji**

Wnioskodawca musi przechowywać przez cały okres eksploatacji podsystemu kopię dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE. Kopia ta musi zostać przesłana każdemu państwu członkowskiemu lub Agencji na żądanie.

Dokumentację przedkładaną z wnioskiem o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji przedkłada się organowi, w którym składany jest wniosek o zezwolenie. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencja może zażądać, aby część lub części dokumentów przedkładanych wraz z wnioskiem o zezwolenie została(-y) przetłumaczona(-e) na język tego organu.

2.7. **Publikowanie**

Każda jednostka notyfikowana musi okresowo publikować odpowiednie informacje dotyczące:

a) otrzymanych wniosków o weryfikację i pośrednie potwierdzenie weryfikacji;

b) wniosków o ocenę zgodności i przydatności składników interoperacyjności do stosowania;

c) wydanych pośrednich potwierdzeń weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania;

d) wydanych certyfikatów weryfikacji i certyfikatów przydatności do stosowania WE lub przypadków odmowy ich wydania;

([1]) Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

▼B

e) wydanych certyfikatów weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania.

2.8. **Język**

Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym Unii obowiązującym w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę wnioskodawca, lub w języku urzędowym Unii zaaprobowanym przez wnioskodawcę.

3. CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ JEDNOSTKĘ WYZNACZONĄ

3.1. **Wprowadzenie**

W przypadku gdy mają zastosowanie przepisy krajowe, weryfikacja obejmuje procedurę, w ramach której jednostka wyznaczona na podstawie art. 15 ust. 8 (jednostka wyznaczona) sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem odpowiada przepisom krajowym będącym przedmiotem powiadomienia zgodnie z art. 14, w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, w którym zamierzone jest ubieganie się o zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.

3.2. **Certyfikat weryfikacji**

Jednostka wyznaczona sporządza certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy.

Certyfikat musi zawierać dokładne odesłanie do przepisów krajowych, zgodność z którymi jednostka wyznaczona zbadała w procesie weryfikacji.

W przypadku przepisów krajowych dotyczących podsystemów wchodzących w skład pojazdu jednostka wyznaczona dzieli certyfikat na dwie części, z których jedna zawiera odesłanie do przepisów krajowych ściśle dotyczących zgodności technicznej między pojazdem a daną siecią, a druga — do wszystkich pozostałych przepisów krajowych.

3.3. **Dokumentacja**

Dokumentacja sporządzona przez jednostkę wyznaczoną i towarzysząca certyfikatowi weryfikacji w przypadku przepisów krajowych musi zostać włączona do dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, o której mowa w pkt 2.4, i musi zawierać dane techniczne istotne dla oceny zgodności podsystemu z tymi przepisami krajowymi.

3.4. **Język**

Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym Unii obowiązującym w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę wnioskodawca, lub w języku urzędowym Unii zaaprobowanym przez wnioskodawcę.

4. WERYFIKACJA CZĘŚCI PODSYSTEMÓW ZGODNIE Z ART. 15 UST. 7

Jeżeli certyfikat weryfikacji ma być wydany dla niektórych części podsystemu, przepisy niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio do tych części.

▼B

ZAŁĄCZNIK V

CZĘŚĆ A

Uchylone dyrektywy wraz z wykazem ich kolejnych zmian

(o których mowa w art. 58)

Dyrektywa 2008/57/WE	(Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.)
Dyrektywa 2009/131/WE	(Dz.U. L 273 z 17.10.2009, s. 12.)
Dyrektywa 2011/18/UE	(Dz.U. L 57 z 2.3.2011, s. 21.)

CZĘŚĆ B

Termin transpozycji do prawa krajowego

(o którym mowa w art. 57)

Dyrektywa	Termin transpozycji
2008/57/WE	19 lipca 2010 r.
2009/131/WE	19 lipca 2010 r.
2011/18/UE	31 grudnia 2011 r.

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

Tabela korelacji

Dyrektywa 2008/57/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1	art. 1
art. 2 lit. a)–z)	art. 2 ust. 1–5, 7–17 i 19–28
-	art. 2 ust. 6, 18 i 29–45
art. 3	-
art. 4	art. 3
art. 5 ust. 1–3 lit. g)	art. 4 ust. 1–3 lit. g)
-	art. 4 ust. 3 lit. h)–i)
art. 5 ust. 4–8	art. 4 ust. 4–8
art. 6	art. 5
art. 7	art. 6
art. 8	-
art. 9	art. 7
art. 10	art. 8
art. 11	art. 9
art. 12	-
art. 13	art. 10
art. 14	art. 11
art. 15 ust. 1	art. 18 ust. 2
art. 15 ust. 2 i 3	-
art. 16	art. 12
art. 17	art. 13 i 14
art. 18	art. 15
art. 19	art. 16
-	art. 17
-	art. 18 (z wyjątkiem art. 18 ust. 3)
-	art. 19, 20, 21, 22 i 23
art. 20	-
art. 21	-
art. 22–25	-
art. 26	art. 24
art. 27	art. 14 ust. 10
-	art. 26
art. 28 i załącznik VIII	art. 27–44

▼B

Dyrektywa 2008/57/WE	Niniejsza dyrektywa
-	art. 45
art. 29	art. 51
art. 30 i 31	-
art. 32	art. 46
art. 33	art. 47 ust. 3, 4, 6 i 7
-	art. 47 ust. 1, 2 i 5
art. 34	art. 48
art. 35	art. 49
art. 36	-
-	art. 50
art. 37	art. 52
art. 38	art. 57
art. 39	art. 53
-	art. 54 i 55
-	art. 56
art. 40	art. 58
art. 41	art. 59
art. 42	art. 60
załącznik I–III	załącznik I–III
załącznik IV	art. 9 ust. 2
załącznik V	art. 15 ust. 9
załącznik VI	załącznik IV
załącznik VII	art. 14 ust. 10
załącznik VIII	art. 30, 31 i 32
załącznik IX	art. 7 ust. 5
załącznik X	załącznik V
załącznik XI	załącznik VI