Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/57/WE

z dnia 17 czerwca 2008 r.

w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie

(przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Dyrektywa Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r.	L 273	12	17.10.2009
►M2	Dyrektywa Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r.	L 57	21	2.3.2011
►M3	Dyrektywa Komisji 2013/9/UE z dnia 11 marca 2013 r.	L 68	55	12.3.2013
►M4	Dyrektywa Komisji 2014/38/UE z dnia 10 marca 2014 r.	L 70	20	11.3.2014

▼B

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/57/WE

z dnia 17 czerwca 2008 r.

w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie

(przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 i 156,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ([3]) i dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ([4]) zostały zmienione w zasadniczy sposób dyrektywą 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([5]). W związku z wprowadzeniem nowych zmian, dla zachowania jasności przepisów dyrektywy te powinny zostać przekształcone, a w celu uproszczenia ich przepisy powinny zostać połączone w jednym akcie prawnym.

(2) Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych właściwe jest, w szczególności, poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej, jak przewiduje art. 155 Traktatu.

([1]) Dz.U. C 256 z 27.10.2007, s. 39.
([2]) Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 grudnia 2007 r. oraz decyzja Rady z dnia 14 maja 2008 r.
([3]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 2.6.2007, s. 63).
([4]) Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/32/WE.
([5]) Dyrektywa 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 114).

▼B

(3) Podpisując protokół przyjęty w Kioto w dniu 12 grudnia 1997 r., Unia Europejska zobowiązała się do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Cele te wymagają dostosowań na drodze do osiągnięcia równowagi między różnymi rodzajami transportu, a co za tym idzie zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego.

(4) Strategia Wspólnoty dotycząca włączenia środowiska naturalnego oraz zrównoważonego rozwoju do jej polityki transportowej podkreśla potrzebę podjęcia działań celem ograniczenia wpływu transportu na środowisko naturalne.

(5) Działalność komercyjna kolei na całej sieci kolejowej wymaga w szczególności pełnej kompatybilności infrastruktury i pojazdów, jak również skutecznego wzajemnego połączenia systemów informowania i komunikowania różnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych. Od takiej zgodności i wzajemnego połączenia uzależnione są: stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług oraz koszty, podobnie jak, w szczególności, interoperacyjność systemu kolei.

(6) Państwa członkowskie odpowiadają za zapewnienie zgodności z zasadami bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony konsumenta obowiązującymi ogólnie dla sieci kolejowych w trakcie projektowania, budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji tych kolei.

(7) Istnieją poważne rozbieżności pomiędzy krajowymi przepisami oraz przepisami wewnętrznymi i specyfikacjami technicznymi mającymi zastosowanie do kolei, gdyż uwzględniają one techniki specyficzne dla przemysłu krajowego oraz określają konkretne wymiary i rozwiązania, jak też cechy specjalne. Sytuacja ta uniemożliwia bezproblemowy przejazd pociągów na terytorium całej Wspólnoty.

(8) Na przestrzeni lat sytuacja ta spowodowała bardzo bliskie powiązania między krajowymi przemysłami kolejowymi i kolejami krajowymi ze szkodą dla prawdziwego otwarcia rynków. Celem poprawienia ich konkurencyjności na poziomie światowym niezbędny jest otwarty, konkurencyjny rynek europejski dla tych przemysłów.

(9) Właściwe jest określenie podstawowych zasadniczych wymogów dla całej Wspólnoty, które będą miały zastosowanie do jej systemu kolei.

▼B

(10) Aby osiągnąć te cele, Rada przyjęła w dniu 23 lipca 1996 r. pierwszy środek w postaci przyjęcia dyrektywy 96/48/WE. Następnie Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę 2001/16/WE.

(11) Wejście w życie dyrektyw 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych [1], 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym [2] oraz 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie certyfikatów bezpieczeństwa [3] miało wpływ na wdrożenie interoperacyjności. Podobnie jak w przypadku innych rodzajów transportu rozszerzeniu praw dostępu muszą towarzyszyć odpowiednie środki harmonizacji. Należy więc wdrożyć interoperacyjność w całej sieci poprzez stopniowe rozszerzenie zakresu geograficznego dyrektywy 2001/16/WE. Konieczne jest również rozszerzenie podstaw prawnych dyrektywy 2001/16/WE o art. 71 Traktatu, na którym opiera się dyrektywa 2001/12/WE.

(12) Opracowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) ujawniło potrzebę wyjaśnienia związku między zasadniczymi wymaganiami i TSI, z jednej strony, a normami europejskimi i innymi dokumentami normatywnymi, z drugiej. Należy zwłaszcza dokonać rozróżnienia pomiędzy normami lub fragmentami norm, które powinny być obligatoryjne dla osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy, oraz „zharmonizowanymi” normami, przygotowanymi w duchu nowego podejścia do harmonizacji i normalizacji technicznej.

(13) Co do zasady rozwój specyfikacji europejskich następuje w duchu nowego podejścia do harmonizacji i normalizacji technicznej. Umożliwiają one przyjęcie domniemania zgodności z określonymi zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy, zwłaszcza w przypadku składników interoperacyjności i interfejsów. Takie specyfikacje europejskie (lub ich stosowne fragmenty) nie są obligatoryjne i TSI nie mogą zawierać żadnych bezpośrednich odniesień do nich. Odniesienia do tych specyfikacji europejskich są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a państwa członkowskie publikują odniesienia do norm krajowych transponujących normy europejskie.

[1] Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 1.
[2] Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 26.
[3] Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/58/WE (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44).

▼B

(14) W określonych przypadkach TSI mogą zawierać bezpośrednie odniesienia do norm lub specyfikacji europejskich, jeżeli jest to uzasadnione koniecznością realizacji celów niniejszej dyrektywy. Takie bezpośrednie odniesienie ma konsekwencje, które należy wyjaśnić: w szczególności te normy i specyfikacje europejskie stają się obligatoryjne od momentu zastosowania TSI.

(15) TSI określa wszystkie warunki, z którymi muszą być zgodne składniki interoperacyjności, oraz procedurę oceny zgodności. Ponadto niezbędne jest wskazanie, że każdy ze składników musi przejść procedurę oceny zgodności i przydatności do stosowania określoną w TSI, oraz posiadanie odpowiedniego certyfikatu.

(16) Celem opracowywania nowych TSI powinno być zawsze zapewnienie zgodności z istniejącym zatwierdzonym systemem. Pomoże to wspierać konkurencyjność kolei i zapobiegnie niepotrzebnym dodatkowym kosztom wynikającym z wymogu aktualizacji lub odnowy istniejących zatwierdzonych podsystemów w celu zapewnienia zgodności wstecznej. W wyjątkowych przypadkach, gdy nie będzie możliwe zapewnienie zgodności, TSI mogą ustanawiać ramy niezbędne do zdecydowania, czy istniejący podsystem może wymagać ponownego zatwierdzenia, oraz określać odpowiednie terminy.

(17) Z powodów bezpieczeństwa konieczne jest wprowadzenie wymogu, aby państwa członkowskie przydzielały kod identyfikacyjny każdemu z pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Pojazdy takie będą wtedy wprowadzane do krajowego rejestru pojazdów. Rejestry muszą być dostępne w celu zasięgania informacji dla wszystkich państw członkowskich i dla określonych wspólnotowych podmiotów gospodarczych. Rejestry muszą być spójne co do formatu danych. Dlatego też rejestry muszą być objęte wspólnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi i technicznymi.

(18) Należy określić procedurę postępowania dla spełnienia zasadniczych wymagań mających zastosowanie do podsystemu, który nie został jeszcze objęty szczegółowymi wymaganiami odpowiedniej TSI. W takim przypadku jednostkami odpowiedzialnymi za ocenę zgodności i za procedury weryfikacji powinny być jednostki notyfikowane, o których mowa w art. 20 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE.

▼B

(19) Istnienie dwóch odrębnych dyrektyw nie jest uzasadnione rozróżnieniem dokonywanym pomiędzy systemem kolei dużych prędkości a systemem kolei konwencjonalnych. Procedury dotyczące opracowania specyfikacji technicznych w zakresie interoperacyjności są identyczne w przypadku obydwu systemów, podobnie jak procedury w zakresie certyfikacji składników interoperacyjności oraz podsystemów. Zasadnicze wymogi są także praktycznie identyczne, podobnie jak podział systemu na podsystemy, dla których należy sporządzić techniczne specyfikacje. Z drugiej strony, z uwagi na to, że pociągi powinny mieć możliwość swobodnego przemieszczania się z sieci dużych prędkości do sieci konwencjonalnej, techniczne specyfikacje obydwu systemów pokrywają się w znacznej mierze. Prace nad opracowaniem TSI pokazały ponadto, że w przypadku niektórych podsystemów obydwa systemy mogą korzystać z jednej TSI. Należy zatem dokonać połączenia dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE.

(20) W dyrektywie 2004/50/WE przewidziano stopniowe poszerzanie zakresu stosowania dyrektywy 2001/16/WE w miarę przyjmowania nowych TSI lub dokonywania przeglądu istniejących TSI. Zakres stosowania niniejszej dyrektywy obejmie, od chwili jej wejścia w życie, transeuropejskie sieci kolei konwencjonalnych oraz kolei dużych prędkości, które określono w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ([1]), oraz pojazdy, które będą użytkowane w ramach tych sieci. Zakres stosowania zostanie stopniowo rozszerzony na całą sieć i wszystkie pojazdy, pod warunkiem że ocena wpływu wykaże korzyści ekonomiczne tego działania.

(21) Wobec stopniowego podejścia do usuwania przeszkód dla interoperacyjności systemu kolei oraz w konsekwencji czasu koniecznego do przyjęcia TSI należy podjąć kroki celem uniknięcia sytuacji, w której państwa członkowskie przyjmują nowe przepisy krajowe lub podejmują projekty zwiększające heterogeniczność obecnego systemu.

(22) Przyjęcie podejścia stopniowego spełnia specjalne potrzeby celu interoperacyjności sytemu kolei, który charakteryzuje się starą infrastrukturą kolejową i taborem wymagającymi dużych inwestycji na dostosowanie lub odnowienie, przy czym należy szczególnie uważać na to, by nie stawiać kolei w niekorzystnej sytuacji ekonomicznej w porównaniu z innymi rodzajami transportu.

([1]) Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1. Decyzja ostatnio zmieniona rozporządzeniem Rady (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 1).

▼B

(23) W swojej rezolucji legislacyjnej z dnia 10 marca 1999 r. w sprawie pakietu kolejowego Parlament Europejski wyraził życzenie, aby stopniowe otwarcie sektora kolejowego postępowało równolegle z najszybszymi i najwydajniejszymi środkami harmonizacji technicznej.

(24) Na posiedzeniu w dniu 6 października 1999 r. Rada zwróciła się do Komisji z prośbą o zaproponowanie przez nią strategii poprawienia interoperacyjności transportu kolejowego oraz zredukowanie wąskich gardeł celem bezzwłocznego wyeliminowania przeszkód technicznych, administracyjnych i ekonomicznych na drodze do interoperacyjności sieci przy jednoczesnym zagwarantowaniu wysokiego stopnia bezpieczeństwa, jak również wysokiej jakości szkoleń i wysokich kwalifikacji właściwego personelu.

(25) Zgodnie z dyrektywą Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych [1] przedsiębiorstwa kolejowe musiały zwiększyć dostępność sieci kolejowych państw członkowskich, co wymaga interoperacyjności infrastruktury, sprzętu, taboru oraz systemów zarządzania i prowadzenia ruchu, w tym kwalifikacji personelu oraz warunków bezpieczeństwa i higieny pracy koniecznych dla prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania omawianych podsystemów oraz do wdrożenia każdej TSI. Jednakże celem niniejszej dyrektywy nie jest, bezpośrednio czy pośrednio, harmonizacja warunków pracy w sektorze kolejowym.

(26) W obliczu rozmiarów i złożoności systemu kolei okazało się konieczne, z przyczyn praktycznych, podzielenie go na następujące podsystemy: infrastruktura, sterowanie, energia, tabor, ruch kolejowy, utrzymanie i aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych. Dla każdego z tych podsystemów muszą zostać określone zasadnicze wymagania oraz specyfikacje techniczne ustalone dla całej Wspólnoty, szczególnie w odniesieniu do składników oraz interfejsów, celem spełnienia tych zasadniczych wymagań. Ten sam system dzieli się na dobra nieruchome i ruchome: z jednej strony – sieć, złożona z linii, stacji, terminali i wszelkiego rodzaju stałych urządzeń niezbędnych do zapewnienia bezpiecznej i nieprzerwanej eksploatacji systemu; z drugiej strony – wszystkie pojazdy przemieszczające się na tej sieci. Do celów niniejszej dyrektywy pojazd składa się zatem z jednego podsystemu (taboru) i, tam gdzie to konieczne, jednej lub więcej części innych podsystemów (przede wszystkim znajdujących się na pokładzie pojazdu części podsystemu sterowania ruchem kolejowym oraz znajdujących się na pokładzie pojazdu części podsystemu energia).

[1] Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/58/WE.

▼B

(27) Wprowadzenie w życie przepisów dotyczących interoperacyjności systemu kolei nie powinno stwarzać nieuzasadnionych barier, w kategoriach kosztów i korzyści utrzymania istniejącej sieci kolejowej każdego z państw członkowskich, lecz musi ono sprzyjać utrzymaniu celu interoperacyjności.

(28) TSI oddziałują również na warunki korzystania przez użytkowników z transportu kolejowego, dlatego konieczne jest zasięgnięcie opinii użytkowników w odniesieniu do aspektów ich dotyczących.

(29) Każdemu zainteresowanemu państwu członkowskiemu należy zezwolić na stosowanie niektórych TSI w szczególnych przypadkach, pod warunkiem że istnieją procedury zapewniające uzasadnienie odstępstw. Artykuł 155 Traktatu wymaga, aby działania Wspólnoty w obszarze interoperacyjności uwzględniały potencjalną żywotność ekonomiczną projektów.

(30) Sporządzenie TSI oraz ich zastosowanie do systemu kolei nie powinno stać na przeszkodzie nowatorskim rozwiązaniom technologicznym, które powinny mieć na celu poprawę wyników ekonomicznych.

(31) Należy wykorzystać interoperacyjność systemu kolei szczególnie w przypadku przewozu towarów, celem zwiększenia interoperacyjności różnych rodzajów transportu.

(32) Dla zapewnienia przestrzegania właściwych przepisów w sprawie procedur udzielania zamówień publicznych w sektorze kolejowym, w szczególności przepisów dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]), podmioty zamawiające powinny zawrzeć specyfikacje techniczne w warunkach każdej umowy. W tym celu konieczne jest stworzenie zbioru specyfikacji europejskich służących jako punkt odniesienia dla tych technicznych specyfikacji.

(33) W interesie Wspólnoty byłby międzynarodowy system normalizacji zdolny do ustalania norm faktycznie stosowanych przez strony zaangażowane w handel międzynarodowy i spełniających wymogi polityki Wspólnoty. Europejskie organy normalizacyjne muszą z tego powodu kontynuować współpracę z międzynarodowymi organami normalizacyjnymi.

([1]) Dyrektywa 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynująca procedury udzielania zamówień publicznych przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.U. L 1 z 30.4.2004, s. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE)nr 213/2008 (Dz.U. L 74 z 15.3.2008, s. 1).

▼B

(34) Podmioty zamawiające mają określić dalsze wymogi konieczne do spełnienia specyfikacji europejskich i innych norm. Specyfikacje te powinny spełniać zasadnicze wymagania ujednolicone na poziomie Wspólnoty, którym musi odpowiadać system kolei.

(35) Procedury regulujące ocenę zgodności WE lub przydatności do stosowania składników powinny opierać się na modułach objętych decyzją Rady 93/465/EWG ([1]). Właściwe jest, w największym możliwym stopniu i celem wspierania rozwoju przemysłu, określenie procedur obejmujących system zapewnienia jakości.

(36) Zgodność składników jest głównie związana z obszarem ich wykorzystywania w celu zagwarantowania interoperacyjności systemu, a nie jedynie ze swobodnym ich przepływem na rynku wspólnotowym. Ocenie powinna zostać poddana przydatność do stosowania najistotniejszych składników w zakresie bezpieczeństwa, dostępności lub ekonomii systemu. Dlatego też nie jest konieczne, aby producent umieszczał oznakowanie CE w odniesieniu do składników podlegających przepisom niniejszej dyrektywy. Na podstawie oceny zgodności lub przydatności do stosowania deklaracja zgodności złożona przez producenta powinna wystarczyć.

(37) Producenci są jednak zobowiązani umieścić oznakowanie CE w odniesieniu do niektórych części składowych celem poświadczenia ich zgodności z innymi przepisami wspólnotowymi odnoszącymi się do nich.

(38) W chwili wejścia w życie danej TSI szereg składników interoperacyjności znajduje się już na rynku. Należy zatem przewidzieć okres przejściowy w celu umożliwienia integracji tych składników z danym podsystemem, nawet jeśli nie są one całkowicie zgodne z daną TSI.

(39) Podsystemy składające się na system kolei powinny podlegać procedurze weryfikacyjnej. Weryfikacja musi gwarantować władzom odpowiedzialnym za wydawanie zezwoleń na ich dopuszczenie do eksploatacji pewność, iż na etapie projektu, budowy oraz dopuszczania do eksploatacji jej wynik jest zgodny z obowiązującymi przepisami technicznymi i eksploatacyjnymi. Musi ona również gwarantować producentom możliwość równego traktowania niezależnie od kraju. Dlatego konieczne jest stworzenie modułu lub modułów definiujących zasady i warunki mające zastosowanie do weryfikacji podsystemów WE.

(40) Po dopuszczeniu danego podsystemu do eksploatacji należy zagwarantować, że jest on użytkowany i utrzymywany zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, które go dotyczą. Zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa kolei) ([2]) odpowiedzialność za spełnienie tych wymagań, w odniesieniu do poszczególnych podsystemów, spoczywa, odpowiednio, na zarządcy infrastruktury lub na przedsiębiorstwie kolejowym. Państwa członkowskie mogą skontrolować przestrzeganie tych wymagań w chwili przyznawania świadectwa bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z art. 10 i 11 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

([1]) Decyzja Rady 93/465/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. dotycząca modułów różnych faz procedur oceny zgodności i zasad umieszczania i stosowania znaku zgodności WE przeznaczonych do wykorzystania w dyrektywach harmonizacji technicznej (Dz.U. L 220 z 30.8.1993, s. 23).

([2]) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

▼B

(41) W odniesieniu do pojazdów procedura dopuszczenia do eksploatacji powinna być wyjaśniona z uwzględnieniem nowej definicji „pojazdu” składającego się z jednego lub więcej podsystemów. Ponadto, ponieważ dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE dotyczą nowych i modernizowanych podsystemów, a dyrektywa 2004/49/WE dotyczy pojazdów będących w użyciu, wszystkie przepisy dotyczące zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji powinny być włączone do niniejszej dyrektywy. Ponadto w celu ułatwienia dopuszczania pojazdów do eksploatacji i zmniejszenia obciążeń administracyjnych należy dodać procedurę dopuszczeniu typu pojazdu. Aby ułatwić tę procedurę i pomóc w określaniu typów pojazdów, przewiduje się utworzenie europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, prowadzonego przez Europejską Agencję Kolejową (zwaną dalej „Agencją”).

(42) Doświadczenie pokazało jednak, że wprowadzenie tej procedury na poziomie krajowym jest często procesem złożonym, podlegającym różnym, mało przejrzystym, a nawet wzajemnie się nakładającym wymogom krajowym. Wskutek powyższego procedura ta stanowi poważną przeszkodę dla tworzenia nowych przedsiębiorstw kolejowych, zwłaszcza w dziedzinie transportu towarowego. Dlatego też należy podjąć działania zmierzające do wyjaśnienia i uproszczenia procedur dopuszczania pojazdów. Po pierwsze, należy wprowadzić ogólną zasadę, zgodnie z którą jedno dopuszczenie wystarcza dla sieci kolejowej całej Wspólnoty. Po drugie, procedura dopuszczenia pojazdu zgodnego z TSI powinna być prostsza i szybsza niż w przypadku pojazdu niezgodnego z TSI. Po trzecie, w miarę możliwości należy stosować zasadę wzajemnego uznawania: jeżeli pojazd został już dopuszczony do eksploatacji w jednym państwie członkowskim, inne państwa członkowskie nie powinny odwoływać się do zasad krajowych, narzucając niepotrzebne wymogi i ponowne weryfikacje, chyba że jest to ściśle niezbędne do sprawdzenia technicznej zgodności pojazdu z daną siecią. W tym celu zasady krajowe powinny być sklasyfikowane i porównane w oparciu o listę kontrolną w celu ustalenia, w jakim zakresie zasady krajowe można uznać za równoważne z punktu widzenia wymagań, osiągów i bezpieczeństwa. Po czwarte, do wyników procedury należy stosować zasadę pewności prawa. W tym celu w przypadku braku decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa w przepisowym terminie wnioskujący powinien mieć prawo wprowadzić pojazd do eksploatacji. Dopuszczenie takie powinno być możliwe tylko w przypadku, gdy dany pojazd został już dopuszczony w innym państwie członkowskim. Ponadto pojazd taki może być wykorzystywany wyłącznie przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury posiadającego właściwe certyfikaty zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE i tylko na własną odpowiedzialność.

(43) Procedury dopuszczania pojazdów zgodnych z TSI i niezgodnych z TSI różnią się. W niektórych przypadkach wybór procedury może nie być oczywisty. Do grupy pojazdów zgodnych z TSI powinny należeć pojazdy, dla których weszły w życie wszystkie odpowiednie TSI, w tym przynajmniej TSI dotyczące taboru. Oznaczać to będzie, że ustalono znaczną część zasadniczych wymagań. Na przykład do czasu wejścia w życie konwencjonalnych TSI dotyczących lokomotyw lokomotywy należą do grupy pojazdów niezgodnych z TSI, chociaż mogą one odpowiadać innym stosownym TSI obowiązującym w chwili ich wprowadzenia do eksploatacji.

▼B

(44) Jeżeli pewne aspekty techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań nie mogą być wyraźnie ujęte w TSI, określa się je w załączniku do TSI jako „punkty otwarte”. Jeżeli pojazd zgodny z TSI został już dopuszczony w jednym państwie członkowskim, w dodatkowych dopuszczeniach należy brać pod uwagę tylko te punkty otwarte, które wiążą się ze zgodnością techniczną pojazdu i sieci.

(45) Wykaz parametrów, które należy sprawdzić w związku z dopuszczeniem do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI, stanowi kluczowy element osiągania interoperacyjności systemów kolejowych, zwłaszcza w odniesieniu do pojazdów już istniejących. Wykaz ten uwzględnia doświadczenia zebrane na kilku sieciach. Jest zatem konieczne, by Agencja dokonywała przeglądu parametrów zawartych w załączniku VII i przekazywała Komisji zalecenia, które uzna za stosowne.

(46) Procedura weryfikacyjna WE powinna opierać się na TSI. TSI podlegają przepisom art. 18 dyrektywy 93/38/EWG. Jednostki notyfikowane odpowiedzialne za przeprowadzanie kontroli według procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników oraz według procedur oceny podsystemów muszą, w szczególności w obliczu braku specyfikacji europejskich, w jak największym stopniu koordynować swe decyzje.

(47) Jednostki notyfikowane powinny mieć taką strukturę, aby zapewnić spełnienie kryteriów, jakie muszą obowiązywać takiego rodzaju organy we wszystkich obszarach nowego podejścia w zakresie harmonizacji technicznej i weryfikacji zgodności, w szczególności dotyczy to kryteriów w zakresie niezależności i kompetencji.

(48) TSI będą podlegać regularnym przeglądom. W przypadku wykrycia błędów należy ustanowić szybką procedurę *ad hoc*, w ramach której najpierw na forum komitetu uzgadniane będzie tymczasowe sprostowanie, publikowane następnie przez Agencję. Umożliwi to wcześniejszy dostęp wszystkich zainteresowanych stron, w tym przemysłu, notyfikowanych jednostek i organów, do tego sprostowania w oczekiwaniu na formalny przegląd TSI dokonywany przez Komisję. Aby uniknąć mylenia tych sprostowań z oficjalnymi sprostowaniami wydawanymi przez Komisję, stosowana będzie nazwa „opinia techniczna”. Procedura ta jest zgodna z mandatem przyjętym przez Komisję w decyzji z dnia 13 lipca 2007 r. dotyczącej mandatu ramowego udzielonego Europejskiej Agencji Kolejowej w celu przeprowadzenia pewnych działań na mocy dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE. Jednak jeżeli TSI wymagają zmiany ze względu na ważny lub istotny błąd, należy zastosować procedurę przeglądu.

(49) Definicja dysponenta powinna być jak najbliższa definicji użytej w konwencji dotyczącej międzynarodowego przewozu koleją (COTIF) z 1999 r. Za dysponentów pojazdów może być uznanych wiele podmiotów, takich jak właściciel, spółka prowadząca działalność z wykorzystaniem taboru wagonowego, spółka dzierżawiąca pojazdy przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury używający pojazdów w celach utrzymania swojej infrastruktury itd. Podmioty te sprawują nad pojazdem kontrolę do celów wykorzystywania go jako środka transportu przez przedsiębiorstwo kolejowe i zarządców infrastruktury. Aby uniknąć wątpliwości, dysponenta należy jednoznacznie oznaczyć w krajowym rejestrze pojazdów.

▼B

(50) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([1]).

(51) Należy w szczególności nadać Komisji uprawnienia do przyjmowania TSI i dokonywania ich aktualizacji. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

(52) W przypadku gdy ze względu na szczególnie pilną potrzebę terminy mające zwykle zastosowanie w ramach procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą nie mogą być zachowane, Komisja powinna mieć możliwość zastosowania trybu pilnego określonego w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE dla przyjęcia środków mających na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie o TSI lub wprowadzenie do nich zmian.

(53) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie interoperacyjność systemu kolei obejmująca całą Wspólnotę, nie może zostać wystarczająco osiągnięty przez państwa członkowskie, gdyż żadne indywidualne państwo członkowskie nie ma możliwości podjęcia działań niezbędnych dla osiągnięcia takiej interoperacyjności i w związku z tym może zostać osiągnięty w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.

(54) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ([2]) zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, na potrzeby własne i w interesie Wspólnoty, tabel odzwierciedlających w możliwie najszerszym zakresie korelacje między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji oraz do podawania ich do publicznej wiadomości.

(55) Obowiązek dokonania transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do przepisów stanowiących zasadniczą zmianę w porównaniu z poprzednimi dyrektywami. Obowiązek dokonania transpozycji przepisów niezmienionych wynika z poprzednich dyrektyw.

(56) Artykuł 14 dyrektywy 2004/49/WE oraz dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE powinny zatem zostać uchylone,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

([1]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).
([2]) Dz.U. L 321 z 31.12.2003, s. 1.

▼B

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Cel i zakres stosowania

1. Niniejszą dyrektywę przyjmuje się dla ustanowienia warunków, które mają być spełnione w celu osiągnięcia na terytorium Wspólnoty interoperacyjności systemu kolei w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2004/49/WE. 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 dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.

2. Dążenie do tego celu musi prowadzić do określenia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej oraz do umożliwienia tego samego w odniesieniu do:

a) usprawnienia, poprawy i rozwoju usług w zakresie międzynarodowego transportu kolejowego na terytorium Unii Europejskiej oraz z państwami trzecimi;

b) wspierania stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego urządzeń i usług na potrzeby budowy, odnowy, modernizacji i eksploatacji systemu kolei we Wspólnocie;

c) wspierania interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.

3. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują:

a) metra, tramwajów i innych systemów kolei lekkiej;

b) sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolejowego i przeznaczone są tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci;

c) infrastruktury kolejowej należącej do właścicieli prywatnych oraz pojazdów działających jedynie na tej infrastrukturze na użytek jej właścicieli w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;

d) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego.

4. Zakres TSI jest stopniowo rozszerzany zgodnie z art. 6b. na cały system kolei, włączając w to dostęp do torów kolejowych do terminali i ważnych urządzeń portów obsługujących lub potencjalnie obsługujących więcej niż jednego użytkownika, bez naruszenia odstępstw od stosowania TSI wymienionych w art. 9.

▼B

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) „transeuropejski system kolei” oznacza transeuropejskie systemy kolei konwencjonalnych i dużych prędkości określone, odpowiednio, w załączniku I pkt 1 i 2;

b) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Zdolność ta zależy od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymagań;

c) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy poruszający się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego lub funkcjonalnego lub z części takich podsystemów;

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

e) „podsystemy” oznaczają wynik podziału systemu kolei, zgodnie z opisem zawartym w załączniku II. Podsystemy te, dla których muszą zostać ustalone zasadnicze wymagania, mogą mieć charakter strukturalny lub funkcjonalny;

f) „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 system kolei. Pojęcie „składnik” obejmuje zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie;

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

h) „specyfikacje europejskie” oznaczają wspólną techniczną specyfikację, europejskie dopuszczenie techniczne lub krajową normę stanowiącą transpozycję normy europejskiej, zgodnie z definicją zawartą w załączniku XXI do dyrektywy 2004/17/WE;

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

j) „jednostki notyfikowane” oznaczają organy odpowiedzialne za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów;

▼B

k) „parametry podstawowe” oznaczają warunki prawne, techniczne i eksploatacyjne kluczowe dla interoperacyjności, określone w odpowiednich TSI;

l) „szczególny przypadek” oznacza dowolną część systemu kolei wymagającą specjalnych przepisów w TSI, tymczasowych lub ostatecznych, z powodu ograniczeń geograficznych, topograficznych, związanych ze środowiskiem miejskim lub oddziałujących na zgodność z istniejącym systemem. Może on obejmować w szczególności linie kolejowe oraz sieci odizolowane od reszty Wspólnoty, 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;

m) „modernizacja” oznacza wszelkie większe prace modyfikacyjne prowadzone w podsystemie lub jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;

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

o) „istniejący system kolei” oznacza strukturę składającą się z infrastruktury kolejowej, obejmującej zarówno linie, jak i stałe urządzenia istniejącego systemu kolejowego, wraz z pojazdami wszystkich kategorii i pochodzenia, poruszającymi się po tej infrastrukturze;

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

q) „dopuszczenie do eksploatacji” oznacza wszystkie czynności, w wyniku których podsystem lub pojazd znajduje się w zaprojektowanym stanie swojego funkcjonowania;

r) „podmiot zamawiający” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę, lub odnowienie, lub modernizację podsystemu. Podmiot ten może być przedsiębiorstwem kolejowym, zarządcą infrastruktury kolejowej lub dysponentem, lub koncesjonariuszem odpowiedzialnym za realizację projektu;

s) „dysponent” oznacza osobę lub podmiot, która(-y), będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z niego, wykorzystuje ten pojazd jako środek transportu i figuruje w krajowym rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 33;

t) „projekt na zaawansowanym etapie realizacji” oznacza każdy projekt, który znajduje się na tak zaawansowanym etapie planowania/realizacji, że zmiany w zakresie technicznych specyfikacji byłyby nie do przyjęcia dla danego państwa członkowskiego. Przeszkoda ta może mieć charakter prawny, umowny, ekonomiczny, finansowy, społeczny lub środowiskowy i musi być należycie uzasadniona;

▼B

u) „zharmonizowane normy” oznaczają każdą normę europejską przyjętą przez europejskie organy normalizacyjne wymienione w załączniku I do dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego ([1]) w ramach mandatu Komisji ustanowionego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 6 ust. 3 tej dyrektywy i która stanowi, samodzielnie lub w połączeniu z innymi normami, środek umożliwiający przestrzeganie przepisów prawnych;

v) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza organ ds. bezpieczeństwa określony w art. 3 lit. g) dyrektywy 2004/49/WE;

w) „typ” oznacza typ pojazdu określający zasadnicze cechy konstrukcyjne pojazdu objęte jednolitym certyfikatem badania typu WE określonym w module B decyzji 93/465/EWG;

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

y) „Agencja” oznacza Europejską Agencję Kolejową, utworzoną rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową ([2]);

z) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w krajowym rejestrze pojazdów.

Artykuł 3

Ogólna zgodność

1. Niniejsza dyrektywa dotyczy przepisów odnoszących się do składników interoperacyjności, interfejsów oraz procedur, jak też warunków całkowitej zgodności każdego podsystemu systemu kolei koniecznej do osiągnięcia jego interoperacyjności.

2. Przepisy niniejszej dyrektywy są stosowane bez uszczerbku dla innych właściwych przepisów Wspólnoty. Jednakże w przypadku składników interoperacyjności, w tym interfejsów, zgodność z zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy może wymagać wykorzystania jednolitych specyfikacji europejskich określonych w tym celu.

([1]) Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/96/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 81).
([2]) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

▼B

Artykuł 4

Zasadnicze wymagania

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

2. Dalsze techniczne specyfikacje, o których mowa w art. 34 dyrektywy 2004/17/WE, konieczne do spełnienia obowiązujących specyfikacji europejskich lub innych norm na terytorium Wspólnoty, nie mogą stać w sprzeczności z zasadniczymi wymaganiami.

ROZDZIAŁ II

TECHNICZNE SPECYFIKACJE INTEROPERACYJNOŚCI

Artykuł 5

Zawartość TSI

1. Każdy z podsystemów jest objęty jedną TSI. Tam, gdzie jest to konieczne, podsystem może być objęty kilkoma TSI, a jedna TSI może dotyczyć kilku podsystemów. Decyzja o opracowaniu lub dokonaniu przeglądu TSI oraz wybór jej technicznego i geograficznego zakresu wymaga mandatu zgodnie z art. 6 ust. 1.

2. Podsystemy muszą stosować się do TSI obowiązujących w chwili dopuszczenia ich do eksploatacji, ich modernizacji lub odnowienia, zgodnie z niniejszą dyrektywą; zgodność ta będzie stale utrzymywana w okresie działania każdego z podsystemów.

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

a) wskazuje swój przewidziany zakres (części sieci lub pojazdów 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;

c) określa funkcjonalne i techniczne wymagania, jakie mają zostać spełnione przez podsystem i jego interfejsy z innymi podsystemami. Jeśli istnieje taka potrzeba, wymagania te mogą być różne w zależności od przeznaczenia podsystemu, np. kategorii linii, węzłów 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;

▼B

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 93/465/EWG;

f) wskazuje strategię wdrażania danej TSI. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają być zakończone celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą;

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

4. Każda TSI jest opracowywana na podstawie badania istniejącego podsystemu oraz wskazuje podsystem docelowy, który można zrealizować stopniowo w rozsądnym czasie. Odpowiednio, stopniowe przyjęcie TSI oraz zgodność z nimi pomogą stopniowo osiągnąć interoperacyjność systemu kolei.

5. TSI utrzymują, we właściwy sposób, zgodność istniejącego systemu kolei każdego z państw członkowskich. W tym celu należy uwzględnić konkretne przypadki dla każdej TSI, w odniesieniu do zarówno do sieci, jak i do pojazdów; specjalną uwagę należy zwrócić na 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 wskazanych 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”. W tym przypadku zastosowanie ma art. 17 ust. 3.

7. TSI nie stanowią przeszkody w podejmowaniu przez państwa członkowskie 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 zależnie od ich rozwoju można czynić odniesienia do innych jasno określonych dokumentów normatywnych; w takim przypadku będzie to dotyczyć dokumentów łatwo dostępnych i znajdujących się w zasobach publicznych.

▼B

Artykuł 6

Przyjęcie, przegląd i publikacja TSI

1. Projekty TSI i kolejnych propozycji zmian do TSI opracowuje Agencja w ramach mandatu udzielonego przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3 niniejszej dyrektywy. Są one opracowywane zgodnie z art. 3 i 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004/WE, we współpracy z grupami roboczymi wymienionymi w tych artykułach.

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez uzupełnienie jej TSI lub poprawki do nich przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 29 ust. 4.

Ze względu na pilny charakter sprawy Komisja może zastosować procedurę pilną, o której mowa w art. 29 ust. 5.

2. Agencja jest odpowiedzialna za przygotowanie przeglądów i aktualizacji TSI oraz zaleceń dla Komisji, tak aby uwzględnić postęp technologiczny lub potrzeby społeczne. Komisja informuje o tych zaleceniach komitet, o którym mowa w art. 29.

3. Każdy projekt TSI przygotowuje się w dwóch etapach.

Po pierwsze, Agencja identyfikuje parametry podstawowe dla TSI, jak i interfejsy z innymi podsystemami oraz wszelkie szczególne przypadki, które mogą okazać się niezbędne. Najbardziej obiecujące alternatywne rozwiązania wraz z uzasadnieniami technicznymi i ekonomicznymi zostają przedłożone dla każdego z tych parametrów i interfejsów.

Po drugie, Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry. W razie konieczności Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz uznane prace badawcze. Kompleksowa ocena szacowanych kosztów i korzyści wynikających ze stosowania TSI jest dołączana do projektu TSI; ocena ta powinna określać prawdopodobny wpływ na wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze.

4. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu poszczególnych TSI (w tym parametrów podstawowych) zostają wzięte pod uwagę szacowane koszty i korzyści wszystkich rozważanych rozwiązań technicznych wraz z interfejsami między nimi, tak aby przyjąć i wdrożyć najbardziej obiecujące rozwiązania. Państwa członkowskie biorą udział w dokonywaniu tej oceny, dostarczając wymaganych informacji.

▼B

5. Komitet, o którym mowa w art. 29, jest regularnie informowany o pracach przygotowawczych nad TSI. Podczas tych prac Komisja może na wiosek komitetu formułować wymagania lub praktyczne zalecenia dotyczące projektu TSI oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności na wniosek państwa członkowskiego Komisja może zażądać zbadania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w raporcie załączonym do projektu TSI.

6. Przy przyjmowaniu każdej TSI data jej wejścia w życie zostaje ustalona zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 29 ust. 4. Jeżeli ze względu na zgodność techniczną różne podsystemy muszą być dopuszczone do eksploatacji równocześnie, daty wejścia w życie odpowiednich TSI będą takie same.

7. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i 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 raport o wynikach takich konsultacji.

Lista stowarzyszeń i podmiotów, z którymi będą przeprowadzone konsultacje, jest sporządzana przez Komisję po konsultacji z komitetem, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 29 ust. 2, i może być ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji.

8. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu TSI brane są pod uwagę opinie partnerów społecznych w zakresie warunków, o których mowa w art. 5 ust. 3 lit. g).

W tym celu przeprowadzane są konsultacje z partnerami społecznymi, zanim projekt TSI zostanie złożony do przyjęcia lub dokonania przeglądu komitetowi, o którym mowa w art. 29.

Konsultacje z partnerami społecznymi są przeprowadzane w kontekście Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim ([1]). Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy.

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

([1]) Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27. Decyzja ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1792/2006 (Dz.U. L 362 z 20.12.2006, s. 1).

▼B

Jeżeli z należycie uzasadnionych przyczyn dotyczących bezpieczeństwa lub interoperacyjności potrzebne jest nowe dopuszczenie lub odnowienie, lub modernizacja podsystemów, odpowiednie terminy ustala się bądź w TSI, bądź, w stosownych przypadkach, przez państwa członkowskie.

10. TSI są publikowane przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 7

Braki w TSI

1. Jeżeli po przyjęciu TSI okazuje się, że nie spełnia ona w pełni zasadniczych wymagań, można przeprowadzić konsultacje z komitetem, o którym mowa w art. 29, na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji.

Komisja może zwrócić się do Agencji o wydanie opinii technicznej. Komisja przy udziale komitetu analizuje opinię techniczną.

2. Jeżeli TSI wymaga zmian z powodu drobnego błędu i nie uzasadnia to niezwłocznego przeglądu TSI, Komisja może zalecić stosowanie opinii technicznej do czasu dokonania przeglądu TSI zgodnie z art. 6 ust. 1. W takim przypadku Agencja publikuje opinię techniczną.

3. Jeżeli TSI wymaga zmian z powodu poważnego lub krytycznego błędu, niezwłocznie stosuje się procedurę przeglądu, o której mowa w art. 6 ust. 1.

Artykuł 8

Rozszerzenie zakresu zastosowania TSI

1. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3, mandat lub kilka mandatów mających na celu opracowanie nowych TSI lub przegląd TSI już przyjętych, uwzględniając objęcie nimi linii i pojazdów do tej pory nieobjętych TSI.

2. Pierwszy z tych mandatów wskazuje pierwszą grupę nowych TSI lub zmian do TSI, które należy opracować do stycznia 2012 r., bez uszczerbku dla przepisów art. 5 ust. 5 w odniesieniu do możliwości wprowadzenia szczególnych przypadków i bez uszczerbku dla przepisów art. 9 umożliwiającego odstępstwa w szczególnych okolicznościach. Pierwszy mandat jest opracowywany na podstawie zalecenia Agencji i ma na celu opracowanie nowych TSI lub zmian do istniejących TSI, przy czym opiera się on na spodziewanej efektywności kosztów wszystkich zaproponowanych środków i na zasadzie proporcjonalności środków podejmowanych na szczeblu wspólnotowym. W tym celu odpowiednio rozważa się pkt 4 załącznika I oraz konieczną równowagę między celami niezakłóconego przemieszczania się pociągów i harmonizacji technicznej, z jednej strony, a rozważanym ruchem na poziomie transeuropejskim, krajowym, regionalnym lub lokalnym, z drugiej strony.

▼B

3. Dopóki rozszerzenie zakresu stosowania TSI na całość sieci kolejowej nie będzie skuteczne:

a) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji:

— pojazdów oraz pokładowych podsystemów sterowania, których przynajmniej częściowe wykorzystanie jest przewidziane w tej części sieci, która nie została jeszcze objęta zasięgiem TSI w odniesieniu do tej części sieci,

— podsystemów infrastruktury, energii, sterowania na liniach należących do tych części sieci, które nie zostały jeszcze objęte zasięgiem TSI,

będzie udzielane zgodnie z przepisami krajowymi, o których mowa w art. 8 dyrektywy 2004/49/WE, lub, w stosownych przypadkach, w art. 17 ust. 3 niniejszej dyrektywy;

b) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów, których okazyjne wykorzystywanie jest przewidziane w tej części sieci, która nie jest jeszcze objęta zasięgiem TSI, będzie wydawane w odniesieniu do tej części sieci zgodnie z przepisami art. 21–27 niniejszej dyrektywy i z przepisami krajowymi, o których mowa w art. 8 dyrektywy 2004/49/WE, lub w stosownych przypadkach, w art. 17 ust. 3 niniejszej dyrektywy.

4. Państwo członkowskie nie musi stosować nowych lub zmienionych TSI przyjętych zgodnie z ust. 2 w przypadku projektów będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem kontraktu w momencie publikacji TSI.

Artykuł 9

Odstępstwa

1. Jeżeli nie zachodzą właściwe szczególne przypadki, państwo członkowskie nie musi stosować jednej lub kilku TSI zgodnie z niniejszym artykułem w następujących przypadkach:

a) w przypadku planowanego nowego podsystemu, w przypadku odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu lub w przypadku jakiegokolwiek elementu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, będącego na zaawansowanym etapie realizacji lub będącego przedmiotem realizowanego kontraktu w momencie publikacji TSI;

b) w przypadku projektu dotyczącego odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu, jeśli skrajnia ładunku, prześwit toru, szerokość międzytorza lub napięcie sieci elektrycznej w tych TSI nie są zgodne z tymi istniejącymi już w podsystemie;

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

d) w przypadku planowanego odnowienia, rozszerzenia lub modernizacji istniejącego już podsystemu, jeśli stosowanie tych TSI wpłynęłoby na opłacalność ekonomiczną projektu lub zgodność systemu kolejowego państwa członkowskiego;

▼B

e) 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;

f) w przypadku pojazdów jadących z państw trzecich lub do państw trzecich, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej we Wspólnocie.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, zainteresowane państwo członkowskie przekazuje Komisji dokumentację zawierającą informacje określone w załączniku IX. Komisja dokonuje analizy środków planowanych przez państwo członkowskie i informuje komitet, o którym mowa w art. 29.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. a), w terminie jednego roku od wejścia w życie każdej TSI każde państwo członkowskie przekazuje Komisji wykaz projektów prowadzonych na ich terytorium i będących na zaawansowanym etapie realizacji.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a), c) i e), Komisja sprawdza zgodność dokumentacji i informuje państwo członkowskie o wynikach przeprowadzonej analizy. W razie konieczności spisane zostanie zalecenie dotyczące specyfikacji, jakie mają zostać zastosowane. Państwo członkowskie może niezwłocznie zastosować alternatywne przepisy, o których mowa w załączniku IX.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b), d) i f) Komisja decyduje zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3, czy przyjąć wniosek o przyznanie odstępstwa. Niemniej jednak w przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. b), decyzja Komisji nie obejmuje skrajni ładunku oraz prześwitu toru. Komisja podejmuje decyzję w ciągu sześciu miesięcy od daty złożenia wniosku wraz z pełną dokumentacją. W razie braku takiej decyzji wniosek uznaje się za przyjęty. W oczekiwaniu na decyzję Komisji w przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. f), państwo członkowskie może zastosować alternatywne przepisy, o których mowa w załączniku IX.

6. Wszystkie państwa członkowskie są powiadamiane o wynikach analiz i o wynikach procedury określonej w ust. 4 i 5.

ROZDZIAŁ III

SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

Artykuł 10

Wprowadzanie do obrotu składników interoperacyjności

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

a) były wprowadzone na rynek jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań;

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

Powyższe przepisy nie stanowią przeszkody we wprowadzeniu tych składników na rynek dla innych zastosowań.

▼B

2. Państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia na rynek składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei, jeśli są one zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania, którego elementy określone są w załączniku IV.

Artykuł 11

Zgodność lub przydatność do stosowania

1. Państwa członkowskie uznają za zgodne z zasadniczymi wymogami niniejszej dyrektywy mającymi do nich zastosowanie te składniki interoperacyjności, które posiadają deklarację zgodności WE lub przydatności do stosowania.

2. Wszystkie składniki są poddane procedurze oceny zgodności i przydatności do stosowania określonej w odpowiedniej TSI i posiadają odpowiednie certyfikaty.

3. Państwa członkowskie uznają, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania, jeśli jest on zgodny z warunkami określonymi w stosownych TSI lub specyfikacjach europejskich stworzonych w celu osiągnięcia zgodności z tymi warunkami.

4. 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 przechodzenia procedury, o której mowa w ust. 2.

5. 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. 10 ust. 1.

Artykuł 12

Niezgodność specyfikacji europejskich z zasadniczymi wymaganiami

Jeżeli państwo członkowskie lub Komisja uzna, że specyfikacje europejskie, stosowane pośrednio lub bezpośrednio do celów niniejszej dyrektywy, nie spełniają zasadniczych wymagań, informowany jest komitet, o którym mowa w art. 29, a Komisja przyjmuje najbardziej stosowne środki, tzn.:

a) ich całkowite lub częściowe wycofanie z publikacji, w których są zawarte, lub wprowadzenie zmian do nich, po przeprowadzeniu konsultacji z komitetem powołanym na mocy dyrektywy 98/34/WE; lub

b) przeprowadzenie przeglądu TSI zgodnie z art. 7.

▼B

Artykuł 13

Procedura dotycząca deklaracji WE o zgodności lub przydatności do stosowania

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

2. Jeżeli dana TSI zawiera taki wymóg, ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przeprowadza jednostka notyfikowana, u której producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Wspólnoty złożył wniosek.

3. Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych dyrektyw Wspólnoty obejmujących inne aspekty, deklaracja zgodności WE lub przydatności do stosowania ma stwierdzać w takich przypadkach, że te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych dyrektywach.

4. Jeśli ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Wspólnoty nie wywiązują się z zobowiązań wynikających z ust. 1 i 3, zobowiązania te spoczywają na jakiejkolwiek osobie wprowadzającej składniki interoperacyjności na rynek. Do celów niniejszej dyrektywy te same zobowiązania mają zastosowanie do kogokolwiek łączącego składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarzającego składniki interoperacyjności na swoje własne potrzeby.

5. Bez uszczerbku dla przepisów art. 14:

a) w każdym przypadku, gdy państwo członkowskie stwierdzi, iż deklaracja zgodności WE lub przydatności do stosowania została niewłaściwie sporządzona, producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Wspólnoty zobowiązany jest w razie konieczności przywrócić składnik interoperacyjności do stanu zgodności oraz zakończyć naruszenie na warunkach ustalonych przez to państwo członkowskie;

b) jeśli niezgodność utrzymuje się w dalszym ciągu, państwo członkowskie podejmuje wszelkie właściwe kroki celem ograniczenia lub zakazania wprowadzania na rynek danego składnika interoperacyjności lub zapewnienia wycofania go z rynku zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 14.

Artykuł 14

Niezgodność składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami

1. Jeśli państwo członkowskie stwierdzi, iż składnik interoperacyjności objęty deklaracją zgodności WE lub przydatności do stosowania i wprowadzony na rynek najprawdopodobniej przy zamierzonym wykorzystaniu nie spełni zasadniczych wymagań, podejmuje ono wszelkie niezbędne środki celem ograniczenia obszaru jego stosowania, zakazania jego wykorzystania lub wycofania go z rynku. Państwo członkowskie powiadomia niezwłocznie Komisję o przyjętych środkach i podaje powody swej decyzji, w szczególności stwierdzając, czy niezgodność ta jest spowodowana:

a) niemożnością spełnienia zasadniczych wymagań;

▼B

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

c) nieodpowiedniością specyfikacji europejskich.

2. Komisja tak szybko, jak to możliwe przeprowadzi konsultacje z zainteresowanymi stronami. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, że dany środek jest uzasadniony, powiadomia o tym niezwłocznie państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, jak również pozostałe państwa członkowskie. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadomia o tym niezwłocznie państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, jest uzasadniona istnieniem luki w specyfikacjach europejskich, zastosowanie ma procedura określona w art. 12.

3. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację zgodności WE nie spełnia danych specyfikacji, właściwe państwo członkowskie podejmuje odpowiednie środki przeciw komukolwiek, kto sporządził taką deklarację, oraz powiadamia o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

4. Komisja zapewnia poinformowanie państw członkowskich o przebiegu i wynikach tej procedury.

ROZDZIAŁ IV

PODSYSTEMY

Artykuł 15

Procedura dopuszczenia do eksploatacji

1. Bez uszczerbku dla przepisów rozdziału V każde państwo członkowskie zezwala na dopuszczenie do eksploatacji tych podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, które znajdują się lub działają na jego terytorium.

W tym celu państwa członkowskie podejmują wszelkie właściwe kroki, aby zapewnić dopuszczenie do eksploatacji tych podsystemów jedynie, jeśli są zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania ich dotyczące w chwili ich włączenia do systemu kolei. W szczególności sprawdzają one:

— techniczną zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane,

— bezpieczną integrację tych podsystemów zgodnie z art. 4 ust. 3 i art. 6 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE.

2. Każde państwo członkowskie sprawdza przed dopuszczeniem podsystemów do eksploatacji, czy są one zgodne z przepisami odpowiednich TSI dotyczącymi eksploatacji i utrzymania.

▼B

3. Po dopuszczeniu tych podsystemów do eksploatacji weryfikacja ta odbywa się:

a) w przypadku infrastruktury – w ramach przyznawania i nadzoru autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE;

b) w przypadku pojazdów – w ramach przyznawania i nadzoru certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE.

W tym celu stosowane są procedury oceny i weryfikacji ustanowione w stosownych strukturalnych i funkcjonalnych TSI.

Artykuł 16

Swobodny przepływ podsystemów

Bez uszczerbku dla przepisów art. 15 ust. 1 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, które spełniają zasadnicze wymagania. W szczególności nie mogą wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:

— jako część procedury prowadzącej do deklaracji weryfikacji WE, której składniki określone są w załączniku V, albo

— 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.

Artykuł 17

Zgodność z TSI i z przepisami krajowymi

1. Państwa członkowskie uznają za interoperacyjne oraz spełniające dotyczące ich zasadnicze wymagania te podsystemy strukturalne tworzące system kolei, które objęte są deklaracją weryfikacji WE.

2. Weryfikacja interoperacyjności, zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, podsystemu strukturalnego tworzącego system kolei dokonywana jest poprzez odniesienie do TSI, jeżeli takie istnieją.

3. Państwa członkowskie przygotowują dla każdego podsystemu wykaz przepisów technicznych użytych do wdrożenia zasadniczych wymagań i powiadamiają o tym wykazie Komisję, jeżeli:

— nie ma właściwej TSI, lub

— powiadomiono o odstępstwie zgodnie z art. 9, lub

— w szczególnym przypadku konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI.

▼B

Powiadomienie o wykazie następuje:

— przy każdej zmianie wykazu przepisów technicznych, o którym zgodnie z art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/48/WE i art. 16 ust. 3 dyrektywy 2001/16/WE należało powiadomić do dnia 30 kwietnia 2005 r., lub

— po zgłoszeniu odstępstwa, lub

— po publikacji odpowiedniej TSI.

W takiej sytuacji państwa członkowskie wyznaczają także podmioty odpowiedzialne za dokonanie, w przypadku tych technicznych przepisów, weryfikacji, o której mowa w art. 18.

Komisja przekazuje te informacje Agencji, która dokonuje ich publikacji.

Państwa członkowskie na wniosek Komisji udostępniają pełny tekst przepisów stanowiących przedmiot powiadomienia. Aby zapobiec tworzeniu kolejnych przeszkód oraz aby przyczynić się do klasyfikacji przepisów krajowych na mocy art. 27, Komisja nadzoruje wprowadzanie przez państwa członkowskie nowych przepisów. Jeżeli uzna, że nowy przepis stanowi środek arbitralnej dyskryminacji lub ukryte ograniczenie przewozów kolejowych między państwami członkowskimi, przyjmuje decyzję skierowaną do zainteresowanego państwa członkowskiego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

Państwa członkowskie mogą zadecydować, że nie będą powiadamiać o przepisach i ograniczeniach o ściśle lokalnym charakterze. W takim przypadku państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o takich przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 35.

Państwa członkowskie zapewniają publikację wiążących przepisów technicznych oraz udostępniają je wszystkim zarządcom infrastruktury, przedsiębiorstwom kolejowym, podmiotom składającym wnioski o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji; przepisy te mają być sformułowane jasno i być zrozumiałe dla wszystkich zainteresowanych stron.

Artykuł 18

Procedura sporządzania deklaracji weryfikacji WE

1. W celu sporządzenia deklaracji weryfikacji WE wnioskodawca wzywa wybraną w tym celu jednostkę notyfikowaną do zastosowania procedury weryfikacji WE, o której mowa w załączniku VI. Wnioskodawca może być podmiotem zamawiającym lub producentem, lub ich upoważnionym przedstawicielem we Wspólnocie.

2. Zadania jednostki notyfikowanej odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. Obejmują one również weryfikację interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odpowiednich TSI oraz w rejestrach przewidzianych w art. 34 i 35.

▼B

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

4. Jednostka notyfikowana może wydać pośrednie potwierdzenie weryfikacji w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów. W tym przypadku stosuje się procedurę określoną w załączniku VI.

5. Jeśli zezwala na to odpowiednia TSI, jednostka notyfikowana może wydać certyfikat zgodności dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów.

Artykuł 19

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 podjęcie stosownych środków;

b) niedoskonałości danej TSI. W tym przypadku stosuje się procedurę zmiany TSI, o której mowa w art. 7.

Artykuł 20

Dopuszczanie istniejących podsystemów do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji

1. W przypadku odnowienia lub modernizacji podmiot zamawiający przekazuje państwu członkowskiemu, którego to dotyczy, dokumentację opisującą projekt. Państwo członkowskie dokonuje jej analizy i biorąc pod uwagę strategię wdrożenia wskazaną w stosownej TSI, podejmuje decyzję, czy zakres prac oznacza konieczność wydania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

▼B

Takie nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest wymagane za każdym razem, gdy przewidziane prace mogą negatywnie wpłynąć na ogólny poziom bezpieczeństwa podsystemu. Jeżeli jest wymagane nowe zezwolenie, państwo członkowskie podejmuje decyzję, w jakim stopniu TSI powinna być zastosowana do projektu.

Państwo członkowskie podejmuje decyzję najpóźniej cztery miesiące po przedłożeniu przez wnioskodawcę kompletnej dokumentacji.

2. Jeżeli wymagane jest nowe zezwolenie oraz jeżeli TSI nie została w pełni zastosowana, państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje:

— przyczynę niepełnego zastosowania danej lub danych TSI,

— parametry techniczne stosowane zamiast TSI,

— organy odpowiedzialne za stosowanie, w przypadku tych parametrów, procedury weryfikacji, o której mowa w art. 18.

3. Komisja przekazuje Agencji informacje, o których mowa w ust. 2, a Agencja je publikuje.

ROZDZIAŁ V

POJAZDY

Artykuł 21

Zezwolenie na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji

1. Przed użyciem w sieci pojazd otrzymuje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, które wydaje krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla danej sieci, chyba że w niniejszym rozdziale postanowiono inaczej.

2. Dla pojazdu zgodnego z TSI wydaje się zezwolenie zgodnie z art. 22 lub 23.

3. Pojazd niezgodny z TSI otrzymuje zezwolenie zgodnie z art. 24 lub 25.

4. Pojazd odpowiadający dopuszczonemu typowi otrzymuje zezwolenie zgodnie z art. 26.

5. Dopuszczenie udzielone przez jedno państwo członkowskie jest ważne we wszystkich pozostałych państwach członkowskich, bez uszczerbku dla przepisów art. 23 i 25 dotyczących dodatkowych dopuszczeń. Państwa członkowskie dokonują wyjaśnienia poprzez przyjęcie szczególnych przepisów krajowych lub poprzez przepisy krajowe wdrażające niniejszą dyrektywę, jeżeli potrzebne są dodatkowe dopuszczenia zgodnie z odpowiednimi przepisami art. 23 w przypadku pojazdów zgodnych z TSI lub art. 25 w przypadku pojazdów niezgodnych z TSI.

6. Wszystkie wnioski o udzielenie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji są przedmiotem decyzji właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa, zgodnie z art. 22 i 23 lub art. 24 i 25. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji może zawierać warunki użytkowania i inne ograniczenia.

▼B

7. Każda decyzja wydana przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa odmawiająca dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji jest należycie uzasadniona. Wnioskodawca może w ciągu jednego miesiąca od daty otrzymania negatywnej decyzji zwrócić się do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa o ponowne rozpatrzenie z uwagi na należycie uzasadnione przyczyny. Krajowy organ bezpieczeństwa ma dwa miesiące od otrzymania odwołania na potwierdzenie lub uchylenie decyzji. Jeżeli negatywna decyzja zostaje potwierdzona, wnioskodawca może zwrócić się do organu wskazanego przez właściwe państwo członkowskie zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei o ponowne rozpatrzenie z uwagi na należycie uzasadnione przyczyny. Do celów procedury odwoławczej państwo członkowskie może wyznaczyć organ regulacyjny zgodnie z art. 30 dyrektywy 2001/14/WE.

8. Jeżeli właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie wyda w wyznaczonym czasie decyzji, o której mowa w art. 23 ust. 7 i art. 25 ust. 5, dany pojazd kolejowy uznaje się za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca wyznaczonego okresu. Dopuszczenia uzyskane zgodnie z niniejszym ustępem są ważne tylko na sieci, w odniesieniu do której właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie zareagował w wyznaczonym czasie.

9. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, który zamierza cofnąć przyznane przez siebie dopuszczenie do eksploatacji lub dopuszczenie uzyskane przez wnioskodawcę zgodnie z przepisami ust. 8, stosuje procedurę przeglądu certyfikatów bezpieczeństwa, o której mowa w art. 10 ust. 5 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei, lub w stosownych przypadkach procedurę przeglądu autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, o której mowa w art. 11 ust. 2 tej dyrektywy.

10. W przypadku procedury odwoławczej właściwy organ odwoławczy, o którym mowa w ust. 7, może zwrócić się do Agencji o opinię, która w takim przypadku wydawana jest w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku i przekazywana wnioskodawcy, właściwemu organowi odwoławczemu i właściwemu krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, który odmawia udzielenia zezwolenia.

11. W przypadku pojazdów przemieszczających się z/do jednego państwa członkowskiego do/z państwa trzeciego po sieci, której prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej Wspólnoty, mogących uzyskać odstępstwo zgodnie z art. 9 ust. 5 lub podlegających specjalnym przypadkom, przepisy krajowe, o których mowa w art. 22 i 24, mogą uwzględniać umowy międzynarodowe, o ile są one zgodne z prawodawstwem Wspólnoty.

12. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wydane przed dniem 19 lipca 2008 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. Niniejszy przepis jest nadrzędny wobec art. 22–25.

▼B

13. Państwa członkowskie mogą wydać zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji serii pojazdów. W tym celu krajowe organy ds. bezpieczeństwa informują wnioskodawcę o wymaganej procedurze.

14. Dopuszczenia do eksploatacji wydane zgodnie z niniejszym artykułem wydaje się bez uszczerbku dla innych warunków nałożonych na przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury w odniesieniu do eksploatacji takich pojazdów w danej sieci, zgodnie z art. 9, 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE.

Artykuł 22

Pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów zgodnych z TSI

1. Niniejszy artykuł ma zastosowanie do pojazdów zgodnych z wszystkimi istotnymi TSI obowiązującymi w momencie dopuszczenia do eksploatacji, pod warunkiem że znaczna część zasadniczych wymagań została określona w tych TSI i że odpowiednia TSI dotycząca taboru weszła w życie i ma zastosowanie.

2. Pierwsze zezwolenie wydaje krajowy organ ds. bezpieczeństwa w następujący sposób:

a) jeśli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu uzyskały zezwolenie zgodnie z postanowieniami rozdziału IV, zezwolenie jest udzielane bez dalszych kontroli;

b) w przypadku pojazdów posiadających wszystkie niezbędne deklaracje weryfikacji WE przewidziane w art. 18 kryteria, które krajowy organ bezpieczeństwa może zweryfikować w celu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, mogą dotyczyć jedynie:

   — technicznej zgodności odpowiednich podsystemów pojazdu i ich bezpiecznego zamontowania zgodnie z art. 15 ust. 1,

   — technicznej zgodności pojazdu z odpowiednią siecią,

   — krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych,

   — krajowych przepisów mających zastosowanie do szczególnych przypadków należycie określonych w odpowiednich TSI.

Artykuł 23

Dodatkowe zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów zgodnych z TSI

1. Pojazdy w pełni zgodne z TSI, obejmujące wszystkie aspekty odpowiednich podsystemów bez szczególnych przypadków i punktów otwartych ściśle powiązanych z techniczną zgodnością pojazdu i sieci, nie wymagają dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopóki poruszają się po sieciach zgodnych z TSI w pozostałych państwach członkowskich lub w warunkach określonych w odpowiednich TSI.

▼B

2. W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji zgodnie z art. 22, ale niewymienionych w ust. 1, państwa członkowskie zdecydują, czy na ich terytorium niezbędne są dodatkowe zezwolenia. W takim przypadku zastosowanie mają ust. 3–7.

3. Wnioskodawca przedkłada krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa dokumentację dotyczącą pojazdu lub typu pojazdu, wskazując przewidziane użytkowanie w sieci. Dokumentacja zawiera następujące informacje:

a) udokumentowany dowód, że pojazd został dopuszczony do eksploatacji w innym państwie członkowskim zgodnie z art. 22;

b) kopię dokumentacji technicznej, o której mowa w załączniku VI. W przypadku pojazdów wyposażonych w rejestratory danych – informacje o procedurze gromadzenia danych, umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane w odpowiedniej TSI;

c) rejestry ukazujące historię utrzymania pojazdu, a w stosownych przypadkach modyfikacji technicznych przeprowadzonych po wydaniu zezwolenia;

d) dowody zgodności charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu z infrastrukturą i stałymi instalacjami (w tym klimatyzacją, systemem zasilania w energię, systemem sterowania, prześwitem toru i skrajniami infrastruktury, maksymalnym dopuszczalnym obciążeniem osi i innymi ograniczeniami sieci).

4. Kryteria weryfikowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą dotyczyć jedynie:

— technicznej zgodności pojazdu i odpowiedniej sieci z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych koniecznych dla zapewnienia takiej zgodności,

— przepisów krajowych stosowanych w odniesieniu do szczególnych przypadków należycie określonych w odnośnych TSI.

5. Krajowy organ bezpieczeństwa może wnioskować o dostarczenie dodatkowych informacji, przeprowadzonych analiz zagrożeń zgodnie z art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE lub testów na sieci, w celu sprawdzenia kryteriów, o których mowa w ust. 4. Jednakże po przyjęciu odnośnego dokumentu, o którym mowa w art. 27 niniejszej dyrektywy, krajowy organ ds. bezpieczeństwa może przeprowadzić weryfikację jedynie w odniesieniu do przepisów krajowych należących do grup B lub C wymienionych w tym dokumencie.

6. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa określa po konsultacji z wnioskodawcą zakres i treść informacji dodatkowych, wymaganych analiz zagrożeń lub testów. Zarządca infrastruktury w porozumieniu z wnioskodawcą dokłada wszelkich starań w celu dopilnowania, by wszelkie testy miały miejsce w okresie trzech miesięcy od złożenia wniosku. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje środki w celu przeprowadzenia testów.

▼B

7. Każdy wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, złożony zgodnie z niniejszym artykułem, podlega decyzji krajowego organu bezpieczeństwa, którą należy podjąć jak najszybciej, nie później niż:

a) dwa miesiące po przedstawieniu dokumentacji, o której mowa w ust. 3;

b) w stosownych przypadkach jeden miesiąc po przekazaniu wszelkich dodatkowych informacji wymaganych przez krajowy organ bezpieczeństwa;

c) w stosownych przypadkach jeden miesiąc po uzyskaniu wyników wszelkich testów wymaganych przez krajowy organ bezpieczeństwa.

Artykuł 24

Pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI

1. Niniejszy artykuł ma zastosowanie do pojazdów, które nie są zgodne ze wszystkimi stosownymi TSI obowiązującymi w dniu dopuszczenia tych pojazdów do eksploatacji, w tym do pojazdów objętych odstępstwami, lub gdy znaczna część zasadniczych wymagań nie została ujęta w jednej lub kilku TSI.

2. Pierwsze zezwolenie wydaje krajowy organ ds. bezpieczeństwa w następujący sposób:

— do aspektów technicznych ujętych w TSI, o ile istnieją, zastosowanie ma procedura weryfikacji WE,

— do pozostałych aspektów technicznych zastosowanie mają przepisy krajowe zgłoszone na mocy art. 17 ust. 3 niniejszej dyrektywy oraz na mocy art. 8 dyrektywy 2004/49/WE.

Pierwsze zezwolenie jest ważne wyłącznie w obrębie sieci wydającego je państwa członkowskiego.

Artykuł 25

Dodatkowe zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów niezgodnych z TSI

1. W przypadku pojazdów, które otrzymały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w jednym państwie członkowskim zgodnie z art. 21 ust. 12 lub z art. 24, inne państwa członkowskie mogą zdecydować zgodnie z niniejszym artykułem, czy na ich terytorium niezbędne są dodatkowe zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

2. Wnioskodawca przedkłada krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa dokumentację techniczną dotyczącą pojazdu lub typu pojazdu wraz ze szczegółami przewidzianego użytkowania na sieci. Dokumentacja zawiera następujące informacje:

a) udokumentowany dowód uzyskania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji w innym państwie członkowskim i dokumentację dotyczącą procedury zastosowanej w celu wykazania, że pojazd spełniał obowiązujące wymagania z zakresu bezpieczeństwa, w tym, w stosownych przypadkach, odstępstwa przyznane zgodnie z art. 9;

▼B

b) dane techniczne, plany utrzymania i charakterystyki eksploatacyjne. W przypadku pojazdów wyposażonych w rejestratory danych obejmuje to informacje o procedurze gromadzenia danych, umożliwiające ich odczytanie i ocenę, zgodnie z art. 20 ust. 2 lit. c) dyrektywy 2004/49/WE;

c) rejestry ukazujące historię eksploatacji pojazdu, jego utrzymania, a w stosownych przypadkach modyfikacji technicznych przeprowadzonych po wydaniu zezwolenia;

d) dowody zgodności charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu z infrastrukturą i stałymi instalacjami, w tym klimatyzacją, systemem zasilania w energię, systemem sterowania ruchem kolejowym, prześwitem toru i skrajniami infrastruktury, maksymalnym dopuszczalnym obciążeniem osi i innymi ograniczeniami sieci.

3. Informacje, o których mowa w ust. 2 lit. a) i b), nie mogą zostać podważone przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, chyba że może on udowodnić, nie naruszając art. 16, istnienie znacznego zagrożenia dla bezpieczeństwa. Po przyjęciu odnośnego dokumentu, o którym mowa w art. 27, krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie może powołać się w tym względzie na przepis, który należy do grupy A wymienionej w tym dokumencie.

4. Krajowy organ bezpieczeństwa może wnioskować o dostarczenie dodatkowych informacji, przeprowadzenie analiz zagrożeń zgodnie z art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE lub przeprowadzenie testów na sieci, w celu sprawdzenia zgodności informacji, o których mowa w ust. 2 lit. c) i d) niniejszego artykułu, z obowiązującymi przepisami krajowymi zgłoszonymi Komisji zgodnie z art. 8 dyrektywy 2004/49/WE lub z art. 17 niniejszej dyrektywy. Jednakże po przyjęciu odnośnego dokumentu, o którym mowa w art. 27 niniejszej dyrektywy, krajowy organ ds. bezpieczeństwa może przeprowadzić taką weryfikację jedynie na podstawie przepisów krajowych dotyczących grup B lub C wymienionych w tym dokumencie.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa określa po konsultacji z wnioskodawcą zakres i treść informacji dodatkowych, wymaganych analiz zagrożeń i testów. Zarządca infrastruktury w porozumieniu z wnioskodawcą dokłada wszelkich starań w celu zapewnienia, by wszelkie testy miały miejsce w okresie trzech miesięcy od złożenia wniosku. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje środki w celu przeprowadzenia testów.

5. Każdy wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji złożony zgodnie z niniejszym artykułem podlega decyzji krajowego organu bezpieczeństwa, którą należy podjąć jak najszybciej, nie później niż:

a) cztery miesiące po przedstawieniu dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 2;

▼B

b) w odpowiednich przypadkach, dwa miesiące po dostarczeniu dodatkowych informacji lub analiz zagrożeń wymaganych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 4;

c) w odpowiednich przypadkach, dwa miesiące po dostarczeniu wyników testów wymaganych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 4.

Artykuł 26

Zezwolenie na dopuszczenie typów pojazdów do eksploatacji

1. Państwa członkowskie mogą wydawać zezwolenia na dopuszczenie typów pojazdów do eksploatacji.

2. Jeżeli jednak państwo członkowskie wydaje zezwolenie dla danego pojazdu, jednocześnie wydaje zezwolenie dla typu pojazdu.

3. Pojazd zgodny z typem, który już otrzymał zezwolenie w danym państwie członkowskim, otrzymuje bez dalszej kontroli zezwolenie od tego państwa członkowskiego w oparciu o deklarację zgodności z tym typem złożoną przez wnioskodawcę. Jednak w przypadku zmiany odpowiednich przepisów TSI i przepisów krajowych, na podstawie których dopuszczono do eksploatacji typ pojazdu, państwa członkowskie podejmują decyzję, czy wcześniejsze zezwolenia pozostają w mocy, czy też wymagają odnowienia. Kryteria, które weryfikuje krajowy organ bezpieczeństwa w przypadku ponownego zezwolenia, mogą dotyczyć wyłącznie przepisów, które uległy zmianie. Odnowienie zezwolenia nie ma wpływu na dopuszczenie pojazdów wydane już na podstawie wcześniejszych dopuszczeń typów.

4. Komisja przyjmuje wzór deklaracji zgodności typu do dnia 19 lipca 2009 r. na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję i zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3.

5. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana:

a) dla pojazdów zgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji odpowiednich TSI;

b) dla pojazdów niezgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji określonymi w modułach D lub E decyzji 93/465/EWG. W odpowiednich przypadkach Komisja może przyjąć procedurę weryfikacji *ad hoc* zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa art. 29 ust. 3.

6. Wnioskodawca może zwrócić się o zezwolenie na dopuszczenie typu do eksploatacji do kilku państw członkowskich jednocześnie. W takim przypadku krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują w celu uproszczenia procedury i zmniejszenia obciążeń administracyjnych.

7. Dopuszczenie typu do eksploatacji rejestruje się w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 34. Rejestr ten określa państwo lub państwa członkowskie, w których typ pojazdu został dopuszczony do eksploatacji.

▼B

Artykuł 27

Klasyfikacja przepisów krajowych

1. Aby ułatwić procedurę wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów, o których mowa w art. 25, przepisy krajowe klasyfikuje się zgodnie z załącznikiem VII.

2. Bez uszczerbku dla art. 30 ust. 3, do dnia 19 stycznia 2009 r. Agencja dokonuje przeglądu parametrów zawartych w sekcji 1 załącznika VII i przedstawia Komisji zalecenia, które uzna za właściwe.

3. Agencja opracowuje zalecenie dotyczące odnośnego dokumentu zawierającego odesłania do wszystkich przepisów krajowych stosowanych przez państwa członkowskie, dotyczących wprowadzania pojazdów do eksploatacji. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją w realizacji tego zadania.

4. Komisja przyjmuje odnośny dokument oraz wszelkie decyzje o jego aktualizacji na podstawie zalecenia Agencji i zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3.

ROZDZIAŁ VI

JEDNOSTKI NOTYFIKOWANE

Artykuł 28

Jednostki notyfikowane

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji i pozostałym państwom członkowskim informacje o jednostkach odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania, o której mowa w art. 13, oraz procedury weryfikacyjnej, o której mowa w art. 18, ze wskazaniem zakresu odpowiedzialności każdego organu oraz numerów identyfikacyjnych otrzymanych uprzednio od Komisji. Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* wykaz tych jednostek, ich numery identyfikacyjne oraz zakres ich odpowiedzialności, i zapewnia jego aktualizację.

2. Państwa członkowskie stosują kryteria przewidziane w załączniku VIII dla oceny jednostek, które mają być notyfikowane. Jednostki spełniające kryteria oceny przewidziane w odpowiednich normach europejskich uznaje się za spełniające te kryteria.

3. Państwo członkowskie wycofuje zatwierdzenie dla jednostki, która nie spełnia już kryteriów określonych w załączniku VIII. Powiadamia ono o tym niezwłocznie Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

4. Jeśli państwo członkowskie lub Komisja uzna, iż jednostka notyfikowana przez inne państwo członkowskie nie spełnia kryteriów, o których mowa w załączniku VIII, Komisja zasięga opinii zainteresowanych stron. Komisja powiadamia wspomniane inne państwo członkowskie o wszelkich zmianach koniecznych do przeprowadzenia w jednostce notyfikowanej, jeśli ma ona zachować przyznany jej status.

▼B

5. Komisja tworzy grupę do spraw koordynacji jednostek notyfikowanych (dalej zwaną „grupą ds. koordynacji”), która omawia wszelkie sprawy związane ze stosowaniem procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania, o których mowa w art. 13, i procedury weryfikacji, o której mowa w art. 18, lub ze stosowaniem właściwych TSI. Przedstawiciele państw członkowskich mogą brać udział w pracach grupy ds. koordynacji jako obserwatorzy.

Komisja i obserwatorzy informują komitet, o którym mowa w art. 29, o pracach wykonywanych w ramach grupy ds. koordynacji. W stosownych przypadkach Komisja proponuje środki niezbędne do rozwiązania problemów. W razie konieczności koordynacja jednostek notyfikowanych następuje zgodnie z art. 30 ust. 4.

6. Pierwsze ze sprawozdań, o których mowa w art. 39, zawiera również ocenę wdrożenia kryteriów określonych w załączniku VIII oraz, w razie potrzeby, propozycje dotyczące właściwych środków.

ROZDZIAŁ VII

KOMITET I PROGRAM PRACY

Artykuł 29

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy 96/48/EWG (zwany dalej „komitetem”).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

5. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 i 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 30

Zadania uzupełniające

1. Komisja może przedłożyć komitetowi każdą sprawę związaną ze stosowaniem niniejszej dyrektywy. W razie potrzeby Komisja przyjmuje zalecenia dotyczące stosowania zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 29 ust. 2.

▼B

2. Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy komitet może omawiać wszelkie kwestie związane z interoperacyjnością systemu kolei, w tym pytania dotyczące współdziałania systemu kolei we Wspólnocie i systemu kolei państw trzecich.

3. Środki zmieniające elementy inne niż istotne niniejszej dyrektywy i odnoszące się do dostosowania załączników II–IX przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 29 ust. 4.

4. W razie uzasadnionej konieczności komitet może tworzyć grupy robocze wspomagające go w wypełnianiu jego zadań, w szczególności w celu koordynacji jednostek notyfikowanych.

Artykuł 31

Program prac

1. Komisja opracowuje plan prac uwzględniający poszerzenie zakresu stosowania określonego w art. 8, zmianę TSI określoną w art. 6 ust. 1 i plan innych zobowiązań nałożonych na nią niniejszą dyrektywą. Komisja przekazuje komitetowi pełne informacje dotyczące przygotowania i aktualizacji programu oraz włącza go w proces przygotowania i aktualizacji.

2. Plan prac składa się z następujących etapów:

a) opracowanie, na bazie projektu przygotowanego przez Agencję, struktury systemu kolei Wspólnoty, na podstawie listy podsystemów (załącznik II), w celu zagwarantowania spójności między poszczególnymi TSI. Struktura ta musi zawierać w szczególności różne składniki tego systemu i ich interfejsy oraz działać jako podstawa odniesienia dla podkreślenia zakresu stosowania każdej TSI;

b) opracowanie modelowej struktury do opracowania TSI;

c) opracowanie metody analizy kosztów i korzyści w odniesieniu do rozwiązań proponowanych w TSI;

d) przyjęcie mandatów niezbędnych do opracowania TSI;

e) określenie parametrów podstawowych dla poszczególnych TSI;

f) zatwierdzenie projektów programów dotyczących normalizacji;

g) zarządzanie okresem przejściowym między datą wejścia w życie dyrektywy 2004/50/WE a datą publikacji TSI, w tym przyjęcie systemu odniesienia, o którym mowa w art. 36.

▼B

ROZDZIAŁ VIII

REJESTRY SIECI I POJAZDÓW

Artykuł 32

System numerowania pojazdów

1. Każdy pojazd oddany do eksploatacji we wspólnotowym systemie kolei posiada europejski numer pojazdu (EVN) przyznany mu wraz z pierwszym zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji.

2. Składający wniosek o pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest również odpowiedzialny za oznaczenie pojazdu przypisanym mu numerem EVN.

3. EVN jest określony w TSI dotyczącej ruchu kolejowego.

4. Pojazdowi nadaje się EVN tylko raz, chyba że w TSI dotyczącej ruchu kolejowego określono inaczej.

5. 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 Wspólnoty, państwa członkowskie mogą zaakceptować pojazdy dające się jednoznacznie zidentyfikować zgodnie z innym systemem kodowania.

Artykuł 33

Krajowe rejestry pojazdów

1. Każde państwo członkowskie prowadzi rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na jego terytorium. Rejestr ten spełnia następujące kryteria:

a) jest zgodny z ogólną specyfikacją, o której mowa w ust. 2;

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

c) jest dostępny dla organów bezpieczeństwa i jednostek dochodzeniowych określonych w art. 16 i 21 dyrektywy 2004/49/WE; powinien być on także na uzasadniony wniosek dostępny dla organów kontrolnych określonych w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, oraz dla Agencji, przedsiębiorstwa kolejowego i zarządców infrastruktury, a także osób/organizacji zajmujących się rejestracją pojazdów lub określonym w rejestrze.

2. Wspólne specyfikacje dla rejestru są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3, na podstawie projektu specyfikacji opracowanego przez Agencję. Projekt specyfikacji obejmuje: zawartość, format danych, architekturę funkcjonalną i techniczną, sposób prowadzenia, w tym ustalenia dotyczące wymiany danych, zasady wprowadzania danych i wglądu do nich. W odniesieniu do każdego pojazdu rejestr zawiera przynajmniej następujące informacje:

a) europejski numer pojazdu (EVN);

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

▼B

c) odniesienia do europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 34;

d) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu i jego dysponenta;

e) wszelkie ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;

f) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.

3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego bezzwłocznie zawiadamia organ każdego państwa członkowskiego, w którym pojazd został dopuszczony do eksploatacji, o wszelkich zmianach danych wprowadzonych do krajowego rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji.

4. Dopóki krajowe rejestry pojazdów państw członkowskich nie zostaną połączone, każde państwo członkowskie aktualizuje swój rejestr, wprowadzając zmiany ujęte w rejestrze innego państwa członkowskiego w odniesieniu do stosownych danych.

5. W przypadku pojazdów oddanych do eksploatacji po raz pierwszy w państwie trzecim, które uzyskały w danym państwie członkowskim zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji na jego terytorium, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych wymienionych w ust. 2 lit. d)–f) poprzez krajowy rejestr pojazdów. Dane, o których mowa w ust. 2 lit. f), mogą być zastąpione przez kluczowe dla bezpieczeństwa dane związane z harmonogramem utrzymania.

Artykuł 34

Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji

1. Agencja tworzy i prowadzi rejestr typów pojazdów szynowych dopuszczonych przez państwa członkowskie do eksploatacji na sieci kolejowej Wspólnoty. Rejestr ten spełnia następujące kryteria:

a) jest publiczny i dostępny drogą elektroniczną;

b) jest zgodny z ogólną specyfikacją, o której mowa w ust. 4;

c) jest połączony ze wszystkimi krajowymi rejestrami pojazdów.

2. Dla każdego typu pojazdu rejestr zawiera następujące informacje:

a) charakterystykę techniczną danego typu pojazdu określoną w stosownej TSI;

b) nazwę producenta;

c) daty, okoliczności wydania kolejnych zezwoleń dla tego rodzaju pojazdu, w tym wszelkie ograniczenia lub cofnięcia zezwolenia, oraz nazwy państw członkowskich, które je wydały.

▼B

3. W przypadku wydania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia przez państwo członkowskie zezwolenia dla typu, krajowy organ tego państwa członkowskiego niezwłocznie powiadamia o tym Agencję, tak aby mogła ona uaktualniać rejestr.

4. Wspólne specyfikacje dla rejestru są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3, i na podstawie projektu specyfikacji opracowanego przez Agencję. Projekt specyfikacji obejmuje: zawartość, format danych, architekturę funkcjonalną i techniczną, sposób prowadzenia, zasady wprowadzania danych i wglądu do nich.

Artykuł 35

Rejestr infrastruktury

1. Każde państwo członkowskie zapewnia publikację i aktualizację rejestru infrastruktury na podstawie cyklicznych przeglądów, o których mowa w ust. 2. Rejestr taki wskazuje główne cechy każdego danego podsystemu lub części podsystemu (np. podstawowe parametry) oraz ich korelację z cechami określonymi w odpowiednich TSI. W tym celu każda TSI precyzyjnie wskazuje, jakie informacje muszą być zawarte w rejestrach infrastruktury.

2. Agencja opracowuje projekt specyfikacji dotyczących tego rejestru, określających sposób przedstawienia danych i jego format, jak również przeglądy cykliczne i instrukcję stosowania z uwzględnieniem odpowiedniego okresu przejściowego dla infrastruktury dopuszczonej do eksploatacji przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy. Komisja przyjmuje te specyfikacje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

ROZDZIAŁ IX

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

Artykuł 36

Projekt systemów odniesienia

1. Agencja opracowuje, zgodnie z art. 3 i 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004, na podstawie informacji przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 17 ust. 3 niniejszej dyrektywy, dokumentów technicznych i tekstów stosownych porozumień międzynarodowych, projekt systemu odniesienia dla przepisów technicznych zapewniających aktualny stopień interoperacyjności sieci i pojazdów, które zostaną objęte zakresem niniejszej dyrektywy, stosownie do art. 1 niniejszej dyrektywy. W razie konieczności Komisja przyjmuje system odniesienia zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 29 ust. 3 niniejszej dyrektywy.

▼B

2. Po przyjęciu tego systemu odniesienia państwa członkowskie informują Komisję o zamiarze przyjęcia wszelkich przepisów krajowych lub realizacji na swym terytorium jakiegokolwiek projektu odbiegającego od sytemu odniesienia.

ROZDZIAŁ X

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 37

Uzasadnienie

Jakakolwiek decyzja podjęta na mocy niniejszej dyrektywy dotycząca oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, kontroli podsystemów tworzących system kolei lub jakakolwiek decyzja podjęta na podstawie art. 7, 12, 14 i 19 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 38

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 1 i 2, art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 2, 5, 6 i 8, art. 6 ust. 1, 2, 3, 9 i 10, art. 7, 8 i 9, art. 11 ust. 4 i 5, art. 12, art. 13 ust. 5, art. 15, 16 i 17, art. 18 ust. 1, 2, 4 i 5, art. 19 ust. 3, art. 20–27, art. 28 ust. 4 i 6, art. 32–35 oraz z załącznikami I–IX nie później niż dnia 19 lipca 2010 r. Niezwłocznie przedstawiają one Komisji teksty tych środków.

Państwa członkowskie, przyjmując te środki, zamieszczają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Państwa członkowskie określają metody dokonywania takiego odniesienia. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w obszarze objętym niniejszą dyrektywą.

2. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania rozdziałów IV, V, VII i VIII niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypru i Republiki Malty, dopóki na ich terytorium nie powstanie system kolei.

Niemniej jednak w momencie gdy jakikolwiek 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 rozdziały wymienione w akapicie pierwszym w terminie roku od otrzymania wniosku.

▼B

Artykuł 39

Sprawozdania i informacje

1. Co trzy lata, a po raz pierwszy dnia 19 lipca 2011 r., Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące postępów poczynionych na drodze do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei. Sprawozdanie takie zawiera również analizę przypadków określonych w art. 9.

2. Do dnia 19 lipca 2013 r. Komisja publikuje sprawozdanie obejmujące analizę stosowania rozdziału V oraz poprawy wzajemnego uznawania pojazdów kolejowych we Wspólnocie wyrażonej w sensie długości i kosztów procedur, jakim poddawani są wnioskodawcy. W stosownych przypadkach sprawozdanie ocenia również wpływ różnych opcji na dalsze upraszczanie procedur dotyczących zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji. W takim przypadku analizuje się kilka opcji dotyczących współpracy między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa a Agencją.

3. Agencja opracowuje oraz regularnie aktualizuje narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek państwa członkowskiego lub Komisji, tabeli poziomu interoperacyjności systemu kolei. Narzędzie to wykorzystuje informacje dostępne w rejestrach przewidzianych w art. 33, 34 i 35.

Artykuł 40

Uchylenie

Dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE uchyla się ze skutkiem od dnia 19 lipca 2010 r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego oraz stosowania tych dyrektyw.

Odesłania do uchylonych dyrektyw traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytuje się je zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku XI.

Artykuł 14 dyrektywy 2004/49/WE uchyla się ze skutkiem od dnia 19 lipca 2008 r.

Artykuł 41

Wejście w życie

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

Artykuł 42

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

ZAKRES STOSOWANIA

1. **Transeuropejski system kolei konwencjonalnej**

1.1. *Sieć*

Sieć transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej to sieć konwencjonalnych linii transeuropejskiej sieci transportowej określonej w decyzji nr 1692/96/WE.

Do celów niniejszej dyrektywy sieć ta może zostać podzielona na następujące kategorie:

— linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego,

— linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego),

— linie specjalnie wybudowane lub zmodernizowane na potrzeby przewozów towarowych,

— pasażerskie węzły przesiadkowe,

— towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi,

— 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.

1.2. *Pojazdy*

Transeuropejski system kolei konwencjonalnej obejmuje wszystkie pojazdy, co do których jest możliwe, iż będą się one poruszać na całej lub na części transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnej, w tym:

— pociągi napędzane energią cieplną i elektryczne,

— jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne,

— wagony pasażerskie,

— wagony towarowe, w tym pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych.

Włączone mogą zostać także ruchome urządzenia przeznaczone do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Każda z powyższych kategorii może być podzielona na:

— pojazdy do użytku międzynarodowego,

— pojazdy do użytku krajowego.

2. **Transeuropejski system kolei dużych prędkości**

2.1. *Sieć*

Sieć transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości to sieć linii dużych prędkości transeuropejskiej sieci transportowej określonej w decyzji nr 1692/96/WE.

▼B

Linie kolei dużych prędkości obejmują:

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

— specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h,

— specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem uwarunkowań związanych z topografią, rzeźbą terenu i urbanistycznych, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do każdego przypadku. Niniejsza 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.

Sieć ta obejmuje systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji: teleinformatyczne urządzenia techniczne przeznaczone do usług na tych liniach, służące zagwarantowaniu bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci i efektywnego zarządzania ruchem.

2.2. *Pojazdy*

Transeuropejski system kolei dużych prędkości obejmuje pojazdy zaprojektowane do poruszania się:

— z prędkością co najmniej 250 km/h na liniach specjalnie wybudowanych dla dużych prędkości, a umożliwiających przejazd z prędkością przekraczającą 300 km/h w odpowiednich okolicznościach, albo

— z prędkością rzędu 200 km/h na liniach wymienionych w sekcji 2.1, jeżeli jest to zgodne z poziomem parametrów tych linii.

Ponadto pojazdy zaprojektowane do poruszania się z maksymalną prędkością niższą niż 200 km/h, które prawdopodobnie będą się poruszać na całej lub na części transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości, jeżeli jest to zgodne z poziomem parametrów tych linii, spełniają wymagania zapewniające ich bezpieczną eksploatację na tej sieci. W tym celu TSI dla pojazdów konwencjonalnych określają również wymagania bezpiecznej eksploatacji pojazdów konwencjonalnych w sieciach dużych prędkości.

3. **Zgodność sytemu kolei**

Jakość usług kolejowych w Europie zależy między innymi od doskonałej zgodności charakterystyk sieci (w najszerszym ujęciu, tj. nieruchomych elementów wszystkich podsystemów, których to dotyczy) i charakterystyk pojazdów (łącznie z pokładowymi elementami wszystkich podsystemów, których to dotyczy). Poziom osiągów, bezpieczeństwo, jakość usług i koszty zależą od tej zgodności.

4. **Rozszerzenie zakresu**

4.1. *Podkategorie sieci i pojazdów*

Zakres stosowania TSI stopniowo rozciąga się na cały system kolei, o którym mowa w art. 1 ust. 4. W celu zapewnienia interoperacyjności w sposób efektywny kosztowo w razie potrzeby będą opracowane dalsze podkategorie dla wszystkich kategorii sieci i pojazdów wspomnianych w niniejszym załączniku. W razie konieczności specyfikacje funkcjonalne i techniczne, wspomniane w art. 5 ust. 3, mogą różnić się w zależności od podkategorii.

▼B

4.2. *Uzasadnienia kosztów*

Analiza koszty-korzyści dla proponowanych środków będzie uwzględniała m.in.:

— koszt proponowanych środków,

— korzyści dla interoperacyjności płynące z rozszerzenia zakresu konkretnych podkategorii sieci i pojazdów,

— obniżenie kosztów kapitałowych i opłat dzięki efektowi skali i lepszemu wykorzystaniu pojazdów,

— obniżenie kosztów inwestycji i utrzymania/eksploatacji dzięki wzrostowi konkurencji pomiędzy producentami a przedsiębiorstwami zajmującymi się utrzymaniem,

— korzyści dla środowiska naturalnego wynikające z technicznych udoskonaleń systemu kolejowego,

— poprawę bezpieczeństwa eksploatacji.

Ponadto ocena ta będzie wskazywać prawdopodobny wpływ na wszystkie zaangażowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze.

▼M2

ZAŁĄCZNIK II

PODSYSTEMY

1. **Wykaz podsystemów**

Do celów niniejszej dyrektywy system stanowiący system kolei można podzielić na następujące podsystemy:

a) strukturalne:

— infrastruktura,

— energia,

— sterowanie – urządzenia przytorowe,

— sterowanie – urządzenia pokładowe,

— tabor;

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, obiekty inżynieryjne (mosty, tunele itd.), infrastruktura towarzysząca na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się itd.), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne.

2.2. *Energia*

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

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.

▼M2

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 i zarządzanie ruchem.

Kwalifikacje zawodowe, jakie mogą być wymagane do realizacji usług transgranicznych.

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*

Struktura, systemy sterowania dla wszelkiego wyposażenia pociągów, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i urządzenia do przetwarzania energii, pokładowe urządzenia do pomiaru zużycia energii elektrycznej, urządzenia hamujące, sprzęgi i urządzenia biegowe (wózki, osie itd.) oraz zawieszenia, drzwi, interfejsy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się), 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 kolejowego 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 obowiązującymi przepisami wspólnotowymi.

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 kompatybilność elektromagnetyczną z instalacjami, urządzeniami i sieciami publicznymi lub prywatnymi, z którymi mogą się wzajemnie zakłócać.

▼M4

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 dyrektywy 2012/34/UE, oraz

— w kabinie maszynisty.

▼B

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 instalacji stałych muszą być zgodne wzajemnie oraz z pociągami kursującymi po tym systemie kolei.

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

▼M3

1.6. *Dostępność*

1.6.1. Podsystemy „infrastruktura” i „tabor” muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w celu zapewnienia tym osobom dostępu na równych zasadach z innymi osobami za pomocą zapobiegania powstawaniu barier lub ich usuwania oraz za pomocą wszelkich innych właściwych środków. Powyższe obejmuje: projektowanie, budowę, odnawianie, modernizację, utrzymanie i eksploatację odpowiednich ogólnodostępnych części podsystemu.

1.6.2. Podsystemy „ruch kolejowy” i „aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” muszą zapewniać funkcjonalności niezbędne w celu ułatwiania dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na równych zasadach z innymi osobami za pomocą zapobiegania powstawaniu barier lub ich usuwania oraz za pomocą innych właściwych środków.

▼B

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

2.1. *Infrastruktura*

2.1.1. Bezpieczeństwo

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.

▼M3

2.1.2. Dostępność

2.1.2.1. Ogólnodostępne podsystemy dotyczące infrastruktury muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z pkt 1.6.

▼B

2.2. *Energia*

2.2.1. Bezpieczeństwo

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

2.2.2. Ochrona środowiska naturalnego

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

2.2.3. Zgodność techniczna

Systemy dostaw energii elektrycznej/cieplnej muszą:

— umożliwiać osiągnięcie przez pociągi określonego stopnia wydajności,

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

2.3. *Sterowanie*

2.3.1. Bezpieczeństwo

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

2.3.2. Zgodność techniczna

Wszelka nowa infrastruktura oraz nowy tabor wytworzony 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. Bezpieczeństwo

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.

▼B

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

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.

2.4.2. Niezawodność i dostępność

Istotne urządzenia, urządzenia biegowe, trakcyjne i hamujące oraz 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 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.

▼M3

2.4.5. Dostępność

2.4.5.1. Ogólnodostępne podsystemy dotyczące taboru muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z pkt 1.6.

▼B

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.

▼B

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.

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.

▼M3

2.6.4. Dostępność

2.6.4.1. Należy podjąć odpowiednie kroki w celu dopilnowania, aby zasady eksploatacji przewidywały funkcjonalności niezbędne w celu zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

▼B

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

2.7.1. Zgodność techniczna

Zasadnicze wymogi 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.

▼B

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.

▼M3

2.7.5. Dostępność

2.7.5.1. Należy podjąć odpowiednie kroki w celu dopilnowania, aby aplikacje telematyczne na potrzeby podsystemów dotyczących przewozów pasażerskich przewidywały funkcjonalności niezbędne w celu zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

DEKLARACJA WE ZGODNOŚCI I PRZYDATNOŚCI DO STOSOWANIA SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI

1. **Składniki interoperacyjności**

Deklaracja WE ma zastosowanie do składników interoperacyjności bezpośrednio wpływających na interoperacyjność systemu kolei, o której mowa w art. 3. Takimi składnikami interoperacyjności mogą być:

1.1. *Składniki wielofunkcyjne*

To są składniki, które nie są specyficzne dla systemu kolejowego i które jako takie mogą być używane w innych obszarach.

1.2. *Składniki wielofunkcyjne o cechach szczególnych*

Są to składniki, które nie są specyficzne dla systemu kolejowego, ale muszą wykazywać konkretny poziom wydajności, kiedy są wykorzystywane na potrzeby kolei.

1.3. *Składniki szczególne*

Są to składniki, które są szczególne dla zastosowań na potrzeby kolei.

2. **Zakres obowiązywania**

Deklaracja WE obejmuje:

— ocenę, dokonaną przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane, wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, z specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione,

— lub ocenę/osąd, wydaną lub wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane, przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, rozpatrywanego w swym środowisku kolejowym oraz, w szczególności w przypadkach, gdy chodzi o interfejsy, w odniesieniu do specyfikacji technicznych, w szczególności tych o charakterze funkcjonalnym, jakie mają podlegać przeglądowi.

Procedury oceny realizowane przez jednostki notyfikowane na etapie projektowania i wykonywania opierać się będą na modułach określonych w decyzji 93/465/EWG, zgodnie z warunkami określonymi w TSI.

3. **Treść deklaracji WE**

Deklaracje zgodności WE lub przydatności do stosowania oraz dokumentacja towarzysząca muszą być oznaczone datą i podpisane.

Deklaracja taka musi być napisana w tym samym języku, w jakim napisane są instrukcje, i musi zawierać:

— odniesienie do dyrektywy,

— nazwę i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty (wraz z nazwą handlową oraz pełnym adresem; w przypadku upoważnionego przedstawiciela podać również nazwę handlową producenta),

— opis składnika interoperacyjności (marka, rodzaj itd.),

— opis procedury przyjętej w pracy nad deklaracją zgodności lub przydatności do stosowania (art. 13),

— wszystkie odpowiednie opisy, których warunki zostały spełnione przez składnik interoperacyjności oraz, w szczególności, warunki jego użytkowania,

▼B

— nazwę i adres jednostki notyfikowanej lub jednostek notyfikowanych, zaangażowanych w przestrzeganie procedury w odniesieniu do zgodności lub przydatności do stosowania, oraz datę przeglądu na potrzeby certyfikatu, w razie konieczności wraz z czasem obowiązywania i warunkami ważności certyfikatu,

— w razie konieczności odniesienie do specyfikacji europejskich,

— tożsamość sygnatariusza upoważnionego do zaciągnięcia zobowiązań w imieniu producenta lub upoważnionego przedstawiciela producenta mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty.

▼M2

ZAŁĄCZNIK V

DEKLARACJA WERYFIKACJI PODSYSTEMÓW

1. **Deklaracja weryfikacji WE podsystemów**

Deklaracja weryfikacji WE oraz dokumentacja towarzysząca muszą być oznaczone datą i podpisane.

Deklaracja musi opierać się na informacjach uzyskanych z zastosowania procedury weryfikacji WE podsystemów określonej w sekcji 2 załącznika VI. Deklaracja musi być sporządzona w tym samym języku, w jakim napisana jest dokumentacja techniczna, i musi zawierać co najmniej:

— odniesienie do dyrektywy,

— nazwę i adres podmiotu zamawiającego lub producenta, lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego swą siedzibę na terytorium Unii Europejskiej (wraz z nazwą handlową oraz pełnym adresem; w przypadku upoważnionego przedstawiciela należy podać także nazwę handlową podmiotu zamawiającego lub producenta),

— krótki opis podsystemu,

— nazwę i adres jednostki notyfikowanej, która przeprowadziła weryfikację WE, o której mowa w art. 18,

— odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej,

— wszelkie odpowiednie tymczasowe lub ostateczne przepisy, jakim podlegają podsystemy, oraz w szczególności, w stosownych przypadkach, ewentualne ograniczenia lub warunki eksploatacji,

— jeśli tymczasowa: okres ważności deklaracji WE,

— tożsamość sygnatariusza.

W przypadku odniesienia w załączniku VI do deklaracji WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji, do deklaracji tej stosuje się przepisy niniejszej sekcji.

2. **Deklaracja weryfikacji podsystemów w przypadku przepisów krajowych**

W przypadku odniesienia w załączniku VI do deklaracji weryfikacji podsystemów w przypadku przepisów krajowych, do tej deklaracji zastosowanie mają przepisy sekcji 1 z uwzględnieniem odpowiednich zmian.

▼M2

ZAŁĄCZNIK VI

PROCEDURA WERYFIKACYJNA DLA PODSYSTEMÓW

1. PRZEPISY OGÓLNE

Procedura weryfikacyjna dla podsystemów obejmuje sprawdzenie i potwierdzenie certyfikatem, że podsystem:

— został zaprojektowany, zbudowany i zainstalowany w sposób umożliwiający spełnienie niezbędnych dotyczących go wymogów, oraz

— może zostać dopuszczony do eksploatacji.

2. PROCEDURA WERYFIKACYJNA WE

2.1. **Wprowadzenie**

Weryfikacja WE jest procedurą, w ramach której jednostka notyfikowana sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem:

— jest zgodny z odpowiednimi TSI,

— jest zgodny z innymi przepisami wynikającymi z Traktatu.

2.2. **Części podsystemów i etapy**

2.2.1. *Pośrednie potwierdzenie weryfikacji*

Jeżeli przewiduje to TSI lub – w stosownych przypadkach – na wniosek wnioskodawcy podsystem można podzielić na określone części lub sprawdzić na określonych etapach procedury weryfikacyjnej.

Pośrednie potwierdzenie weryfikacji (ISV) jest procedurą, w ramach której jednostka notyfikowana sprawdza i potwierdza certyfikatem określone części podsystemu lub określone etapy procedury weryfikacyjnej.

Każde pośrednie potwierdzenie weryfikacji prowadzi do wydania certyfikatu WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną wybraną przez wnioskodawcę, który z kolei sporządza deklarację WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji. Certyfikat pośredniego potwierdzenia weryfikacji i deklaracja pośredniego potwierdzenia weryfikacji muszą zawierać odniesienie do TSI, których dotyczyła ocena zgodności.

2.2.2. *Części podsystemu*

Wnioskodawca musi złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla każdej części. Każda część jest sprawdzana na każdym etapie zgodnie z sekcją 2.2.3.

2.2.3. *Etapy procedury weryfikacyjnej*

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

— całościowy projekt,

— produkcja: budowa, w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, produkcja, montaż składników oraz całościowe dostosowanie,

— testy końcowe.

Wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla etapu projektu (włącznie z badaniami typu) oraz dla etapu produkcji.

2.3. **Certyfikat weryfikacji**

2.3.1. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację WE dokonuje oceny projektu, produkcji i testów końcowych podsystemu i sporządza certyfikat weryfikacji WE przeznaczony dla wnioskodawcy, który z kolei sporządza deklarację WE weryfikacji. Certyfikat weryfikacji WE musi zawierać odniesienie do TSI, których dotyczyła ocena zgodności.

▼M2

Jeżeli zgodność podsystemu ze wszystkimi stosownymi 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 WE zawiera dokładne odniesienie do TSI lub ich części, z którymi zgodność nie została sprawdzona przez jednostkę notyfikującą podczas procedury weryfikacyjnej WE.

2.3.2. Po wydaniu certyfikatów WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację WE podsystemu uwzględnia przedmiotowe certyfikaty WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji oraz, przed wydaniem certyfikatu weryfikacji WE:

— weryfikuje, czy certyfikaty WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji należycie spełniają stosowne wymogi TSI,

— sprawdza wszystkie aspekty nieobjęte certyfikatem (certyfikatami) WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji, oraz

— sprawdza końcowe testy całego podsystemu.

2.4. **Dokumentacja techniczna**

Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE musi zawierać następujące elementy:

— 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, instrukcje obsługi i utrzymania itd., stosowne dla danego podsystemu,

— wykaz wchodzących w skład podsystemu składników interoperacyjności, o których mowa w art. 5 ust. 3 lit. d),

— kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do użytku, które muszą posiadać wymienione składniki, zgodnie z art. 13 niniejszej dyrektywy, w razie konieczności wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi oraz kopą zapisów testów i badań przeprowadzonych przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację WE w oparciu o wspólne specyfikacje techniczne,

— certyfikaty WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji, o ile są dostępne, oraz – w takim przypadku i jeżeli jest to stosowne – deklarację lub deklaracje WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji, które towarzyszą certyfikatowi weryfikacji WE, w tym wyniki weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną ważności tych certyfikatów,

— certyfikat weryfikacji WE wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi i kontrasygnowany przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację WE, stwierdzający zgodność podsystemu z wymogami stosownych TSI i wymieniający wszelkie zastrzeżenia zanotowane podczas wykonywania czynności i nieusunięte; do certyfikatu weryfikacji WE powinny być także dołączone sprawozdania z przeprowadzonych inspekcji i kontroli, sporządzone przez tę samą jednostkę w związku z jej zadaniami, zgodnie z sekcjami 2.5.3 i 2.5.4,

— certyfikaty WE wydane zgodnie z innymi aktami prawnymi wynikającymi z Traktatu,

— jeżeli zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 352/2009 ([1]) wymagana jest bezpieczna integracja, wnioskodawca dołącza do dokumentacji technicznej sprawozdanie oceniającego dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do oceny ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE.

([1]) Dz.U. L 108 z 22.4.2009, s. 4.

▼M2

2.5. **Monitorowanie**

2.5.1. Celem monitorowania WE jest zapewnienie spełnienia zobowiązań wynikających z dokumentacji technicznej w czasie budowy podsystemu.

2.5.2. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę budowy podsystemu musi mieć stały dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urządzeń prefabrykujących lub testujących, jak też, ogólniej, do wszelkich obiektów, jakie uzna ona za konieczne do wykonania 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.

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

2.5.4. 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 kontroli.

2.5.5. W celu wydania deklaracji przydatności do stosowania WE, o której mowa w sekcji 2 załącznika IV, 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. **Przechowywanie dokumentacji**

Pełna dokumentacja określona w pkt 2.4 musi zostać złożona u wnioskodawcy na poparcie certyfikatu WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji wydanego przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną w tym zakresie, jeżeli jest on dostępny, lub na poparcie certyfikatu weryfikacji wydanego przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację WE podsystemu. Dokumentacja musi zostać załączona do deklaracji weryfikacji WE, którą wnioskodawca przesyła właściwemu organowi, do którego zwraca się z wnioskiem o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

Wnioskodawca musi przechowywać kopię dokumentacji przez cały okres eksploatacji podsystemu. Kopia dokumentacji musi zostać przesłana każdemu innemu państwu członkowskiemu, które o to wystąpi.

2.7. **Publikacja**

Każda jednostka notyfikowana musi okresowo publikować istotne informacje dotyczące:

— otrzymanych wniosków o weryfikację WE i pośrednie potwierdzenie weryfikacji,

— wniosków o ocenę zgodności i/lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności,

— wydanych certyfikatów WE pośredniego potwierdzenia weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania,

— wydanych certyfikatów WE zgodności i/lub przydatności do stosowania lub przypadków odmowy ich wydania,

— wydanych certyfikatów weryfikacji WE lub przypadków odmowy ich wydania.

▼M2

2.8. **Język**

Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedur weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym UE państwa członkowskiego, na terenie którego ma siedzibę wnioskodawca, lub w języku urzędowym UE zaaprobowanym przez wnioskodawcę.

3. PROCEDURA WERYFIKACJI W PRZYPADKU PRZEPISÓW KRAJOWYCH

3.1. **Wprowadzenie**

Procedura weryfikacji w przypadku przepisów krajowych jest procedurą, w ramach której podmiot wyznaczony zgodnie z art. 17 ust. 3 (podmiot wyznaczony) sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem spełnia przepisy krajowe notyfikowane zgodnie z art. 17 ust. 3.

3.2. **Certyfikat weryfikacji**

Podmiot wyznaczony odpowiedzialny za procedurę weryfikacji w przypadku przepisów krajowych sporządza certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy.

Certyfikat zawiera dokładne odesłanie do przepisu krajowego lub przepisów krajowych, zgodność z którymi podmiot wyznaczony sprawdził w procesie weryfikacji, w tym do przepisów dotyczących części objętych odstępstwem od TSI lub podlegających modernizacji lub odnowieniu.

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

3.3. **Dokumentacja techniczna**

Dokumentacja techniczna towarzysząca certyfikatowi weryfikacji w przypadku przepisów krajowych musi zostać dołączona do dokumentacji technicznej, o której mowa w pkt 2.4, i musi zawierać dane techniczne istotne dla oceny zgodności podsystemu z przepisami krajowymi.

▼B

ZAŁĄCZNIK VII

PARAMETRY DO SKONTROLOWANIA W CELU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW NIEZGODNYCH Z TSI ORAZ KLASYFIKACJA PRZEPISÓW KRAJOWYCH

▼M1

1. **Wykaz parametrów**

1.1. Dokumentacja ogólna

Dokumentacja ogólna (z uwzględnieniem opisu nowego, odnowionego lub zmodernizowanego pojazdu i jego przeznaczenia, projektu, napraw, informacji dotyczących eksploatacji i utrzymania, dokumentacji technicznej itp.)

1.2. Konstrukcja i części mechaniczne

Integralność mechaniczna i interfejs między pojazdami (z uwzględnieniem urządzeń ciągłowo-zderznych, przejść międzywagonowych), wytrzymałość konstrukcji pojazdu i jego wyposażenia (np. siedzeń), pojemność ładunkowa, bezpieczeństwo bierne (w tym zewnętrzna i wewnętrzna wytrzymałość zderzeniowa)

1.3. Współdziałanie pojazdu z torem i zagadnienia skrajni

Interfejsy mechaniczne z infrastrukturą (z uwzględnieniem zachowania statycznego i dynamicznego, skrajni budowli i skrajni ładunkowej, szerokości toru, układów biegowych itp.)

1.4. Urządzenia hamowania

Urządzenia hamowania (w tym urządzenia zapobiegające poślizgowi kół i urządzenia sterowania hamowaniem oraz skuteczność hamowania służbowego, nagłego i postojowego)

1.5. Kwestie dotyczące pasażerów

Urządzenia dla pasażerów i otoczenie, w którym podróżują pasażerowie (w tym okna i drzwi dla pasażerów, wymogi w zakresie dostosowania taboru dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się itd.)

1.6. Warunki środowiskowe i skutki działania sił aerodynamicznych

Wpływ środowiska na pojazd oraz wpływ pojazdu na środowisko (w tym warunki aerodynamiczne oraz interfejs między pojazdem a częścią przytorową systemu kolejowego i interfejs między pojazdem a dalszym otoczeniem)

1.7. Wymogi w zakresie zewnętrznych systemów ostrzegania, oznakowania, funkcji i integralności oprogramowania

Zewnętrzne systemy ostrzegania, oznakowanie, funkcje i integralność oprogramowania, np. funkcje dotyczące bezpieczeństwa mające wpływ na zachowanie pociągu, w tym magistrala pociągu

1.8. Pokładowe systemu zasilania i sterowania

Pokładowe systemy napędu, zasilania i sterowania, a także interfejs między pojazdem a infrastrukturą zasilającą oraz wszystkie aspekty kompatybilności elektromagnetycznej

1.9. Urządzenia dla personelu, interfejsy i środowisko

Urządzenia pokładowe, interfejsy, warunki i środowisko pracy dla personelu (w tym wymagania kabiny maszynisty i interfejsu maszynista/pojazd)

▼M1

1.10. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i ewakuacja

1.11. Obsługa

Urządzenia pokładowe i interfejsy przeznaczone dla czynności obsługowych

1.12. Pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i pokładowe urządzenia srk

Wszystkie urządzenia pokładowe niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągów dopuszczonych do jazd po sieci oraz wpływ tych urządzeń na przytorową część systemu kolejowego

1.13. Szczególne wymogi eksploatacyjne

Szczególne wymogi eksploatacyjne dla pojazdów (z uwzględnieniem trybu pracy podczas awarii, przywracania sprawności pojazdu itp.)

1.14. Kwestie dotyczące ładunków

Szczególne wymogi dotyczące zabezpieczenia ładunków i ochrony środowiska (z uwzględnieniem specjalnego wyposażenia wymaganego dla przewozu ładunków niebezpiecznych)

Wyjaśnienia i przykłady pisane powyżej kursywą służą wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowią definicji parametrów.

▼B

2. **Klasyfikacja przepisów**

Przepisy krajowe dotyczące parametrów określonych w sekcji 1 są przydzielone do jednej z trzech grup opisanych poniżej. Nie dotyczy to przepisów i ograniczeń o charakterze ściśle lokalnym; ich weryfikacja wchodzi w skład kontroli ustanowionych wspólnie przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury.

Grupa A

Grupa A zawiera:

— normy międzynarodowe,

— normy krajowe, które są uznawane za równoważne pod względem bezpieczeństwa kolejowego przepisom krajowym innych państw członkowskich.

Grupa B

Grupa B zawiera wszelkie przepisy, które nie wchodzą w zakres grupy A ani C lub które nie mogły jeszcze zostać zaklasyfikowane do jednej z tych grup.

Grupa C

Grupa C zawiera przepisy bezwzględnie konieczne i związane z charakterystykami infrastruktury technicznej pod względem bezpiecznej i interoperacyjnej eksploatacji na danej sieci (na przykład: skrajnia ładunkowa).

▼B

ZAŁĄCZNIK VIII

KRYTERIA MINIMALNE, JAKIE MUSZĄ BYĆ UWZGLĘDNIONE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE PRZY NOTYFIKOWANIU JEDNOSTEK

1. Jednostka, jej dyrektor oraz personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli nie mogą być zaangażowani, bezpośrednio lub jako upoważnieni przedstawiciele, w projektowanie, wytwarzanie, budowę, umieszczanie na rynku lub utrzymanie składników interoperacyjności lub podsystemów lub też ich eksploatację. Powyższe nie wyłącza możliwości wymiany informacji technicznych między producentem a tą jednostką.

2. Jednostka i personel odpowiedzialny za kontrolę muszą przeprowadzać je przy jak największym zachowaniu uczciwości zawodowej oraz jak najwyższej kompetencji technicznej, jak też muszą być wolni od wszelkich nacisków i motywacji, w szczególności o charakterze finansowym, jakie mogłyby wpływać na ich osąd oraz wyniki ich inspekcji, w szczególności ze strony osób lub grup osób, których wyniki przeprowadzonych kontroli będą dotyczyć.

W szczególności jednostka i personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli musi być funkcjonalnie niezależny od organów wyznaczonych do wydawania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w ramach niniejszej dyrektywy, licencji w ramach dyrektywy 95/18/WE i wydawania świadectw bezpieczeństwa w ramach dyrektywy 2004/49/WE, jak też od organów dochodzeniowych w razie wypadków.

3. Jednostka musi zatrudniać pracowników oraz posiadać środki wymagane do rzetelnej realizacji zadań technicznych i administracyjnych związanych z kontrolami; musi ona też mieć dostęp do sprzętu potrzebnego do przeprowadzenia kontroli wyjątkowych.

4. Personel odpowiedzialny za kontrolę musi:

— być odpowiednio wyszkolony technicznie i zawodowo,

— mieć wystarczającą znajomość wymogów dotyczących kontroli przez niego przeprowadzanych oraz wystarczające doświadczenie praktyczne w ich przeprowadzaniu,

— posiadać umiejętność sporządzania certyfikatów, rejestrów i sprawozdań stanowiących formalny zapis przeprowadzonych kontroli.

5. Zagwarantowana musi być niezależność pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie kontroli. Żaden urzędnik nie może być wynagradzany w oparciu o ilość przeprowadzonych kontroli lub też wyników tych kontroli.

6. Jednostka musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chyba że ta odpowiedzialność na mocy prawa krajowego leży po stronie państwa lub takie kontrole przeprowadzane są bezpośrednio przez to państwo członkowskie.

7. Personel jednostki jest zobowiązany do przestrzegania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkiego, czego się dowiedział podczas wykonywania swoich funkcji (z wyjątkiem właściwych organów administracyjnych i organów zajmujących się badaniem przyczyn wypadków w państwie, w którym przeprowadza on te czynności, oraz organów zajmujących się badaniem przyczyn wypadków spowodowanych przez usterki sprawdzonych składników interoperacyjności lub podsystemów) zgodnie z niniejszą dyrektywą lub wszelkimi przepisami prawa krajowego wprowadzającymi w życie niniejszą dyrektywę.

▼B

ZAŁĄCZNIK IX

DOKUMENTACJA NA CELE WNIOSKU O PRZYZNANIE ODSTĘPSTWA

Składając wniosek o przyznanie odstępstwa, państwa członkowskie muszą dostarczyć następujące dokumenty:

a) oficjalne pismo informujące Komisję o planowanym odstępstwie;

b) załączoną do tego pisma dokumentację, zawierającą przynajmniej:

— opis prac, towarów i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie kluczowych terminów, położenia geograficznego oraz obszaru funkcjonalnego i technicznego,

— dokładne odniesienie do TSI (lub ich części), których dotyczy wniosek o przyznanie odstępstwa,

— dokładne odniesienie do alternatywnych przepisów, które zostaną zastosowane, oraz ich szczegóły,

— w przypadku wniosków składanych w ramach art. 7 ust. 1 lit. a), dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu,

— uzasadnienie odstępstwa, zawierające główne przyczyny mające charakter techniczny, ekonomiczny, handlowy, eksploatacyjny i/lub administracyjny;

— wszelkie inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa,

— opis środków, jakie państwo członkowskie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.

Dokumentację należy dostarczyć zarówno w wersji papierowej, jak i elektronicznej. Pozwoli to na jej udostępnienie wszystkim członkom Komitetu.

▼B

ZAŁĄCZNIK X

CZĘŚĆ A

Wykaz uchylonych dyrektyw wraz ze zmianami

(o których mowa w art. 40)

Dyrektywa 96/48/WE	
Dyrektywa 2001/16/WE	
Dyrektywa 2004/49/WE	Wyłącznie art. 14

CZĘŚĆ B

Terminy transpozycji do prawa krajowego

(o których mowa w art. 40)

Dyrektywa	Termin transpozycji
96/48/WE	9 kwietnia 1999 r.
2001/16/WE	20 kwietnia 2003 r.
2004/49/WE	30 kwietnia 2006 r.

▼B

ZAŁĄCZNIK XI

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 96/48/WE	Dyrektywa 2001/16/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1 ust. 1	Artykuł 1 ust. 1	Artykuł 1 ust. 1
Artykuł 1 ust. 2	Artykuł 1 ust. 2	Artykuł 1 ust. 2
—	—	Artykuł 1 ust. 3
—	Artykuł 1 ust. 3	Artykuł 1 ust. 4
Artykuł 2, wyrazy wprowadzające	Artykuł 2, wyrazy wprowadzające	Artykuł 2, wyrazy wprowadzające
Artykuł 2 lit. a)–l)	Artykuł 2 lit. a)–l)	Artykuł 2 lit. a)–b) i e)–m)
—	—	Artykuł 2 lit. c) i d)
Artykuł 2 lit. n)	Artykuł 2 lit. m)	Artykuł 2 lit. n)
Artykuł 2 lit. o)	Artykuł 2 lit. n)	Artykuł 2 lit. o)
Artykuł 2 lit. m)	Artykuł 2 lit. o)	Artykuł 2 lit. p)
Artykuł 2 lit. p)	Artykuł 2 lit. p)	Artykuł 2 lit. q)
—	—	Artykuł 2 lit. r)–z)
Artykuły 3, 4 i 5	Artykuły 3, 4 i 5	Artykuły 3, 4 i art. 5 ust. 1–5
Artykuł 5 ust. 6	Artykuł 5 ust. 7	Artykuł 5 ust. 7
—	—	Artykuł 5 ust. 6
—	—	Artykuł 5 ust. 8
Artykuł 6 ust. 1–8	Artykuł 6 ust. 1–8	Artykuł 6 ust. 1–8
—	—	Artykuł 6 ust. 9–10
—	—	Artykuły 7 i 8
Artykuł 7	Artykuł 7	Artykuł 9
Artykuł 8	Artykuł 8	Artykuł 10 ust. 1
Artykuł 9	Artykuł 9	Artykuł 10 ust. 2
Artykuł 10 ust. 1–3	Artykuł 10 ust. 1–3	Artykuł 11 ust. 1–3
—	Artykuł 10 ust. 6	Artykuł 11 ust. 4
—	—	Artykuł 11 ust. 5
Artykuły 11–13	Artykuły 11–13	Artykuły 12–14
Artykuł 14 ust. 1 i 2	Artykuł 14 ust. 1 i 2	Artykuł 15 ust. 1 i 2
Artykuł 14 ust. 3	Artykuł 14 ust. 3	Artykuł 20
Artykuł 14 ust. 4 i 5	Artykuł 14 ust. 4 i 5	Artykuł 33
—	—	Artykuł 15 ust. 2 i 3

▼B

Dyrektywa 96/48/WE	Dyrektywa 2001/16/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuły 15 i 16	Artykuły 15 i 16	Artykuły 16 i 17
Artykuł 16 ust. 3	Artykuł 16 ust. 3	Artykuł 17 ust. 3
—	—	—
Artykuł 18 ust. 1–3	Artykuł 18 ust. 1–3	Artykuł 18 ust. 1–3
—	—	Artykuł 18 ust. 4 i 5
Artykuł 19	Artykuł 19	Artykuł 19
Artykuł 20	Artykuł 20	Artykuł 28
—	—	Artykuły 21–27
Artykuł 21 ust. 1–3	Artykuł 21 ust. 1–3	Artykuł 29 ust. 1–3
—	—	Artykuł 29 ust. 4 i 5
—	—	—
Artykuł 21a ust. 1	Artykuł 22	Artykuł 30 ust. 2
Artykuł 21 ust. 4	Artykuł 21 ust. 4	Artykuł 30 ust. 4
Artykuł 21a ust. 2	Artykuł 21a	Artykuł 30 ust. 1
Artykuł 21b	—	—
Artykuł 21c	Artykuł 21b	Artykuł 30 ust. 3
Artykuł 22	Artykuł 26	Artykuł 37
Artykuł 22a	Artykuł 24	Artykuły 34 i 35
—	—	Artykuł 32
—	Artykuł 23	Artykuł 31
—	Artykuł 25	Artykuł 36
Artykuł 23	Artykuł 27	Artykuł 38
Artykuł 24	Artykuł 28	Artykuł 39
—	—	Artykuł 40
Artykuł 25	Artykuł 29	Artykuł 41
Artykuł 26	Artykuł 30	Artykuł 42
Załączniki I–VI	Załączniki I–VI	Załączniki I–VI
—	—	Załącznik VII
Załącznik VII	Załącznik VII	Załącznik VIII
—	—	Załączniki IX–XI