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

►B

DECYZJA KOMISJI

z dnia 9 listopada 2007 r.

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

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 5357)

(2007/756/WE)

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

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Decyzja Komisji 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r.	L 43	33	17.2.2011

▼B

DECYZJA KOMISJI

z dnia 9 listopada 2007 r.

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

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 5357)

(2007/756/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ([1]), w szczególności jej art. 14 ust. 4 i 5,

uwzględniając dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ([2]), w szczególności jej art. 14 ust. 4 i ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dopuszczając do eksploatacji tabor kolejowy, państwa członkowskie są zobowiązane zapewnić przydzielenie każdemu pojazdowi kolejowemu własnego kodu identyfikacyjnego. Kod ten należy następnie wprowadzić do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (zwanego dalej „NVR"). Rejestr ten musi być dostępny do wglądu dla uprawnionych przedstawicieli właściwych organów i zainteresowanych stron. Poszczególne rejestry krajowe muszą być spójne pod względem zawartości danych i ich formatu. Z tego powodu rejestry muszą być ustanowione na podstawie wspólnych specyfikacji operacyjnych i technicznych.

(2) Wspólne specyfikacje dla NVR należy przyjąć na podstawie wstępnych specyfikacji przygotowanych przez Europejską Agencję Kolejową (zwaną dalej „Agencją"). Powyższe wstępne specyfikacje powinny w szczególności uwzględniać określenie: treści, architektury funkcjonalnej i technicznej, formatu danych i trybów funkcjonowania, w tym zasad wprowadzania danych i dostępu.

(3) Niniejsza decyzja została opracowana na podstawie zalecenia Agencji nr ERA/REC/INT/01-2006 z dnia 28 lipca 2006 r.

NVR danego państwa członkowskiego powinien obejmować wszystkie pojazdy kolejowe dopuszczone do eksploatacji w danym państwie członkowskim. Jednakże wagony towarowe i pasażerskie należy zarejestrować tylko w NVR tego państwa członkowskiego, na terenie którego zostały po raz pierwszy oddane do eksploatacji.

([1]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 2.6.2007, str. 63).

([2]) Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/32/WE.

▼B

(4) Do celów rejestracji pojazdu kolejowego, potwierdzenia rejestracji, zmiany (zmian) danych rejestracyjnych i potwierdzenia zmiany (zmian) służy standardowy formularz wniosku o rejestrację.

(5) Każde państwo członkowskie powinno utworzyć komputerowy NVR. Wszystkie NVR powinny zostać podłączone do centralnego wirtualnego rejestru pojazdów kolejowych (zwanego dalej „VVR"), zarządzanego przez Agencję, w celu utworzenia rejestru dokumentacji dotyczącej interoperacyjności, określonego w art. 19 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]). VVR powinien umożliwiać użytkownikom przeszukiwanie wszystkich NVR-ów za pomocą jednego portalu oraz umożliwiać wymianę danych pomiędzy krajowymi NVR. Jednakże ze względów technicznych połączenie z VVR nie może być udostępnione od razu. Z tego względu od państw członkowskich powinno się jedynie wymagać podłączenia swoich NVR do centralnego VVR dopiero po wykazaniu skutecznego funkcjonowania VVR. W tym celu Agencja przeprowadzi odpowiedni projekt pilotażowy.

(6) Zgodnie z pkt 8 protokołu posiedzenia nr 40 komitetu regulacyjnego ustanowionego na podstawie art. 21 dyrektywy 2001/16/WE wszystkie istniejące pojazdy kolejowe powinny być zarejestrowane w NVR tego państwa członkowskiego, w którym zostały wcześniej zarejestrowane. Przy transferze danych należy uwzględnić odpowiedni okres przejściowy i dostępność danych.

(7) Zgodnie z art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 96/48/WE i art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 2001/16/WE prowadzeniem i aktualizacją NVR powinien zajmować się organ niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego. Państwa członkowskie zobowiązane są do poinformowania Komisji i pozostałych państw członkowskich o tym, jaki organ został wyznaczony do tego celu, między innymi w celu ułatwienia wymiany informacji pomiędzy tymi organami.

(8) Niektóre państwa członkowskie posiadają rozległą sieć kolejową o rozstawie torów 1 520 mm, obsługującą tabor wspólny dla krajów Wspólnoty Niepodległych Państw (WNP). Spowodowało to powstanie wspólnego systemu rejestracji, który jest istotnym składnikiem interoperacyjności i bezpieczeństwa sieci o rozstawie torów 1 520 mm. Należy wziąć pod uwagę istnienie tej specyficznej sytuacji i ustalić odpowiednie zasady, które pozwolą na uniknięcie niezgodności pomiędzy wymaganiami UE i wymaganiami WNP dotyczącymi tego samego pojazdu.

(9) Do celów rejestracji w NVR stosuje się zasady numeracji pojazdów kolejowych określone w załączniku P do specyfikacji technicznej dla interoperacyjności (TSI) w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy". Agencja opracuje wytyczne dotyczące ujednoliconego stosowania ww. zasad.

(10) Środki określone w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 21 dyrektywy 96/48/WE,

([1]) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1.

▼B

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

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

Artykuł 2

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

Artykuł 3

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

Artykuł 4

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

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

Artykuł 5

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

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

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

▼**M1**

ZAŁĄCZNIK

1. DANE

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

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

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

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

▼M1

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

▼M1

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

▼M1

Format	13.1. Data wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	Data (RRRRMMDD)
	13.2. Okres ważności zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji do dnia (jeżeli jest określony)	Data (RRRRMMDD)
	13.3. Zawieszenie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	Tak/Nie

([1]) Na mocy decyzji Komisji 2006/920/WE oraz 2008/231/WE, zmienionych decyzją 2009/107/WE, ten sam system numerowania stosuje się zarówno do pojazdów dużych prędkości, jak i do pojazdów konwencjonalnych.
([2]) Dotyczy typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji zgodnie z art. 26 dyrektywy 2008/57/WE.
([3]) Rejestr przewidziany w art. 34 dyrektywy 2008/57/WE.
([4]) Zezwolenie wystawione zgodnie z rozdziałem V dyrektywy 2008/57/WE lub zezwolenie wystawione zgodnie z systemami wydawania zezwoleń obowiązującymi przed transpozycją dyrektywy 2008/57/WE.

2. ARCHITEKTURA

2.1. **Powiązania z innymi rejestrami**

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

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

([1]) Jednostka rejestrująca („RE”) to jednostka wyznaczana przez każde państwo członkowskie, zgodnie z art. 33 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2008/57/WE, do celów prowadzenia i aktualizowania NVR.
([2]) Zgodnie z Protokołem Luksemburskim do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym, dotyczącym zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, podpisanym w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r.

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

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

▼M1

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

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

— VKMR: rejestr ten jest prowadzony przez ERA we współpracy z OTIF (ERA w przypadku UE i OTIF w przypadku wszystkich państw członkowskich OTIF spoza UE). Posiadacz jest odnotowany w NVR. W TSI OPE określone są inne globalne rejestry centralne (np. kody typów pojazdu, kody interoperacyjności, kody krajów itp.), które mają być prowadzone przez „organ centralny” powstały w wyniku współpracy pomiędzy ERA i OTIF.

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

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

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

2.2. **Globalna europejska architektura NVR**

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

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

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

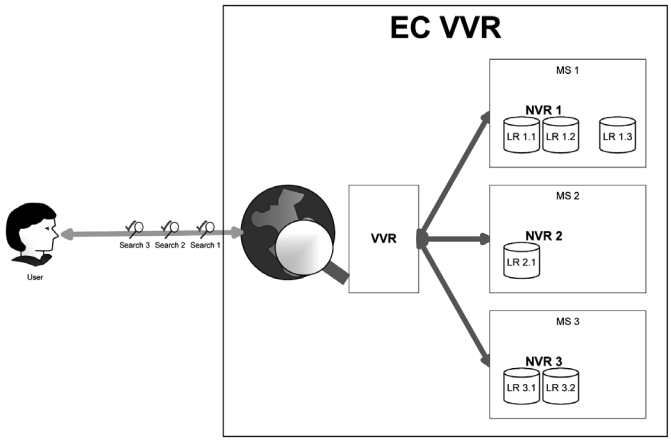
— wirtualny rejestr pojazdów kolejowych (VVR), czyli centralna wyszukiwarka w ERA,

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

▼M1

Rysunek 1

Architektura EC-VVR



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

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

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

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

Główne zasady rządzące architekturą są następujące:

— wszystkie NVR staną się częścią komputerowego systemu sieciowego,

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

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

— dane są aktualne.

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

— pliki instalacyjne:

  — pliki_instalacyjne_sNVR,

  — pliki_instalacyjne_TE,

— dokumenty:

  — instrukcja_administratora_sNVR,

  — eksport_CSV,

  — import_CSV,

  — instrukcja_wdrożenia_sNVR,

▼M1

— instrukcja_użytkownika_sNVR,

— instrukcja_wdrożenia_NVR-TE,

— instrukcja_integracji_NVR-TE,

— instrukcja_użytkownika_VVR.

3. TRYB FUNKCJONOWANIA

3.1. **Korzystanie z NVR**

NVR ma być wykorzystywany do następujących celów:

— rejestrowanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji,

— rejestrowanie numerów EVN przydzielanych pojazdom,

— wyszukiwanie skróconych, ogólnoeuropejskich informacji o danym pojeździe,

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

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

— umożliwianie kontaktu z właścicielem i posiadaczem,

— weryfikowanie niektórych wymogów bezpieczeństwa przed wydaniem certyfikatów bezpieczeństwa,

— monitorowanie konkretnego pojazdu.

3.2. **Formularze wniosków**

3.2.1. *Wniosek o rejestrację*

Odpowiedni formularz zamieszczono w dodatku 4.

Podmiot ubiegający się o rejestrację pojazdu zaznacza pole „Nowa rejestracja”, następnie wypełnia pierwszą część formularza, podając wszystkie niezbędne informacje od pkt 2 do pkt 9 i w pkt 11, po czym kieruje formularz do:

— jednostki rejestrującej państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być zarejestrowany,

— jednostki rejestrującej państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być eksploatowany, w przypadku pojazdu z kraju trzeciego.

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

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

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

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

▼M1

3.2.3. *Zmiana danych rejestracyjnych*

Podmiot składający wniosek o zmianę danych rejestracyjnych pojazdu:

— zaznacza pole „Zmiana danych”,

— wpisuje aktualny numer EVN (pkt nr 0),

— zaznacza pola przy tych danych, których dotyczy zmiana,

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

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

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

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

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

3.2.4. *Wycofanie z rejestru*

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

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

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

1. W przypadku kiedy pojazd wyposażony w kabinę maszynisty, dopuszczony do eksploatacji i zarejestrowany w jednym państwie członkowskim, zostaje dopuszczony do eksploatacji w innym państwie członkowskim, podlega on rejestracji w NVR tego drugiego państwa członkowskiego. W takim przypadku jednak wymagane jest tylko odnotowanie danych dotyczących pkt 1, 2, 6, 11, 12 i 13 oraz, w stosownych przypadkach, danych dotyczących pól dodanych do NVR przez to drugie państwo członkowskie, ponieważ jedynie te dane dotyczą tego drugiego państwa członkowskiego.

   Przepis ten ma zastosowanie do czasu pełnego uruchomienia VVR oraz powiązań ze wszystkimi odpowiednimi NVR. W tym okresie

▼M1

zainteresowane jednostki rejestrujące wymieniać będą informacje w celu zapewnienia spójności danych dotyczących tego samego pojazdu.

2. Pojazdy niewyposażone w kabinę maszynisty, np. wagony towarowe, wagony osobowe i niektóre pojazdy specjalne, należy zarejestrować tylko w NVR państwa członkowskiego, na którego terenie zostały po raz pierwszy dopuszczone do eksploatacji.

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

3.3. **Prawa dostępu**

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

Kod dostępu	Typ dostępu
0.	Brak dostępu
1.	Ograniczony wgląd (warunki w kolumnie „Prawa do odczytu”)
2.	Nieograniczony wgląd
3.	Ograniczony wgląd i aktualizacja
4.	Nieograniczony wgląd i aktualizacja

Podmiot	Definicja	Prawa do odczytu	Prawa do aktualizacji	Punkt nr 7	Wszystkie pozostałe punkty
Jednostka rejestrująca (RE)/ NSA „XX”	Jednostka rejestrująca (RE)/ NSA w państwie członkowskim „XX”	Wszystkie dane	Wszystkie dane	4	4
Inne NSA/ jednostki rejestrujące (RE)	Inne NSA lub inne jednostki rejestrujące (RE)	Wszystkie dane	Brak	2	2
ERA	Europejska Agencja Kolejowa	Wszystkie dane	Brak	2	2
Posiadacze	Posiadacz pojazdu	Wszystkie dane dotyczące pojazdów, których jest posiadaczem	Brak	1	1
Zarządcy taboru	Zarządca pojazdów wyznaczony przez posiadacza	Pojazdy, którymi zarządza po wyznaczeniu przez posiadacza	Brak	1	1
Właściciele	Właściciel pojazdu	Wszystkie dane dotyczące pojazdów, których jest właścicielem	Brak	1	1

▼M1

Podmiot	Definicja	Prawa do odczytu	Prawa do aktualizacji	Punkt nr 7	Wszystkie pozostałe punkty
Przedsiębiorstwa kolejowe (RU)	Operator pociągu	Wszystkie dane na podstawie numeru pojazdu	Brak	0	1
Zarządcy infrastruktury (IM)	Zarządca infrastruktury	Wszystkie dane na podstawie numeru pojazdu	Brak	0	1
Organy dochodzeniowe (IB) i regulacyjne (RB)	Organy kontrolne i audytowe notyfikowane przez państwa członkowskie	Wszystkie dane dotyczące pojazdów poddawanych kontroli lub audytowi	Brak	2	2
Inni uprawnieni użytkownicy	Wszyscy doraźni użytkownicy uznawani przez NSA lub ERA	Należy określić stosownie do potrzeb, możliwe ograniczenie czasu dostępu	Brak	0	1

3.4. **Zapisy archiwalne**

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

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

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

4. ISTNIEJĄCE POJAZDY

4.1. **Zawartość danych**

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

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

a) Pojazdy już oznakowane 12-cyfrowym numerem

Kraje posiadające indywidualny kod kraju:

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

Kraje posiadające główny kod kraju i przyznany wcześniej kod szczegółowy:

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

▼M1

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

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

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

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

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

b) Pojazdy nieposiadające 12-cyfrowego numeru

Zastosowanie ma dwuetapowa procedura:

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

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

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

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

4.1.3. *Punkt nr 3 – Rok produkcji*

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

4.1.4. *Punkt nr 4 – Identyfikacja WE*

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

4.1.5. *Punkt nr 5 – Odniesienie do ERATV*

Należy odnotować tylko wówczas, gdy dostępne są odpowiednie dane.

Do czasu utworzenia ERATV można poczynić odniesienie do rejestru taboru (art. 22a dyrektywy Rady 96/48/WE ([2]) i art. 24 dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([3])).

([1]) Wszystkim nowym pojazdom dopuszczonym do eksploatacji w przypadku AAE, BLS, FNME i GySEV/ROeEE należy jednak przypisać standardowy kod kraju.
([2]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.
([3]) Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

▼M1

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

Należy odnotować tylko wówczas, gdy dostępne są odpowiednie dane.

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

Obowiązkowe i zazwyczaj dostępne.

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

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

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

Ten punkt jest obowiązkowy.

4.1.10. *Punkt nr 10 – Wycofanie z eksploatacji*

Ma zastosowanie w odpowiednim zakresie.

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

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

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

Należy odnotować tylko wówczas, gdy dostępne są odpowiednie dane.

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

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

4.2. **Procedura**

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

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

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

NSA lub jednostka rejestrująca zamieszcza informacje w swoim NVR.

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

— jednostka poprzednio odpowiedzialna za rejestrację pojazdów,

— posiadacz,

— ERA.

▼M1

Dodatek 1

KODY OGRANICZEŃ W UŻYTKOWANIU POJAZDU

1. ZASADY

W NVR nie trzeba powtarzać tych ograniczeń (parametrów technicznych), które są już odnotowane w innych rejestrach, do których NSA ma dostęp.

Akceptacja w ruchu transgranicznym opiera się na następujących parametrach:

— informacje zakodowane w numerze pojazdu,

— kod alfabetyczny, oraz

— oznaczenie pojazdu.

Z tego względu informacji tych nie trzeba powtarzać w NVR.

2. STRUKTURA

Struktura kodów jest trzypoziomowa:

— Poziom 1: kategoria ograniczenia

— Poziom 2: typ ograniczenia

— Poziom 3: wartość lub specyfikacja.

Kody ograniczeń w użytkowaniu pojazdu

Kat.	Typ	Wartość	Nazwa
1			**Ograniczenie techniczne związane z budową pojazdu**
	1	Numeryczna (3)	Najmniejszy promień łuku toru w metrach
	2	—	Ograniczenia dotyczące obwodu torowego
	3	Numeryczna (3)	Ograniczenia prędkości w km/h (oznaczone na wagonach towarowych i pasażerskich, nieoznaczone na lokomotywach)
2			**Ograniczenia geograficzne**
	1	Alfanumeryczna (3)	Skrajnia kinematyczna (kody TSI WAG (TSI „Wagony towarowe” załącznik C))
	2	Lista kodowana	Szerokość toru
		1	Zmienny rozstaw kół 1435/1520
		2	Zmienny rozstaw kół 1435/1668
	3	—	Brak CCS na pokładzie
	4	—	ERTMS A na pokładzie
	5	Numeryczna (3)	System B na pokładzie (*)
3			**Ograniczenia dotyczące środowiska naturalnego**
	1	Lista kodowana	Strefa klimatyczna EN50125/1999
		1	T1
		2	T2
		3	T3

▼**M1**

Kat.	Typ	Wartość	Nazwa
4			**Ograniczenia w użytkowaniu pojazdu wymienione w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji**
	1	—	Czasowe
	2	—	Eksploatacyjne (przebieg, zużycie itd.)

(*) Jeżeli pojazd wyposażony jest w więcej niż jeden system B, należy wskazać oddzielny kod dla każdego systemu.
Kod numeryczny składa się z trzech znaków, przy czym:
— 1xx oznacza pojazd wyposażony w system sygnalizacyjny,
— 2xx oznacza pojazd wyposażony w radio.
Xx odpowiada kodowaniu numerycznemu określonemu w załączniku B do TSI CCS (TSI „Sterowanie”).

▼M1

Dodatek 2

STRUKTURA I TREŚĆ NUMERU EIN

Kod ujednoliconego systemu numeracji, zwany europejskim numerem identyfikacyjnym (EIN), dla certyfikatów bezpieczeństwa i innych dokumentów

Przykład:

I T	5 1	2 0 0 6	0 0 0 5
Kod kraju (2 litery)	Typ dokumentu (2 cyfry)	Rok wydania (4 cyfry)	Numer kolejny (4 cyfry)
Pole 1	Pole 2	Pole 3	Pole 4

POLE 1 – KOD KRAJU (2 LITERY)

Stosuje się kody krajów oficjalnie publikowane i aktualizowane na stronie internetowej Urzędu Publikacji Unii Europejskiej w *Międzyinstytucjonalnym przewodniku redakcyjnym* (http://publications.eu.int/code/en/en-5000600.htm)

Państwo	Kod
Austria	AT
Belgia	BE
Bułgaria	BG
Cypr	CY
Republika Czeska	CZ
Dania	DK
Estonia	EE
Finlandia	FI
Francja	FR
Niemcy	DE
Grecja	EL
Węgry	HU
Islandia	IS
Irlandia	IE
Włochy	IT
Łotwa	LV

Państwo	Kod
Liechtenstein	LI
Litwa	LT
Luksemburg	LU
Norwegia	NO
Malta	MT
Niderlandy	NL
Polska	PL
Portugalia	PT
Rumunia	RO
Słowacja	SK
Słowenia	SI
Hiszpania	ES
Szwecja	SE
Szwajcaria	CH
Zjednoczone Królestwo	UK

Kod dla międzynarodowych organów ds. bezpieczeństwa należy utworzyć w ten sam sposób. Obecnie istnieje tylko jeden organ: Organ ds. Bezpieczeństwa Tunelu pod Kanałem La Manche (*Channel Tunnel Safety Authority*). Należy stosować następujący kod:

Międzynarodowy organ ds. bezpieczeństwa	Kod
Międzyrządowa Komisja ds. Tunelu pod Kanałem La Manche	CT

POLE 2 – TYP DOKUMENTU (NUMER 2-CYFROWY)

Dwie cyfry pozwalają na określenie typu dokumentu:

— pierwsza cyfra określa ogólną klasyfikację dokumentu,

— druga cyfra określa podtyp dokumentu.

▼M1

W razie konieczności zastosowania innych kodów ten system numeracji może zostać rozszerzony. Poniżej przedstawiono proponowany wykaz znanych, możliwych kombinacji dwucyfrowych liczb, rozszerzony o kombinacje dotyczące zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji:

Kombinacja numerów w polu 2	Typ dokumentu	Podtyp dokumentu
[0 1]	Koncesje	Koncesje dla przedsiębiorstw kolejowych
[0 x]	Koncesje	Inne
[1 1]	Certyfikat bezpieczeństwa	Część A
[1 2]	Certyfikat bezpieczeństwa	Część B
[1 x]	Rezerwa	Rezerwa
[2 1]	Autoryzacja bezpieczeństwa	
[2 2]	Rezerwa	Rezerwa
[2 x]	Rezerwa	Rezerwa
[3 x]	Rezerwa, np. utrzymanie taboru kolejowego, infrastruktura lub inne	
[4 x]	Rezerwa dla jednostek notyfikowanych	Np. różne rodzaje jednostek notyfikowanych
[5 1] i [5 5] (*)	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Pojazdy trakcyjne
[5 2] i [5 6] (*)	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Ciągnione pojazdy pasażerskie
[5 3] i [5 7] (*)	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Wagony towarowe
[5 4] i [5 8] (*)	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Pojazdy specjalne
[5 9] (**)	Świadectwo dopuszczenia typu	
[6 0]	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Podsystemy „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie” (urządzenia przytorowe)
[6 1]	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Podsystem „Infrastruktura”
[6 2]	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Podsystem „Energia”
[6 3]	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Podsystem „Sterowanie” (urządzenia przytorowe)
[7 1]	Licencja maszynisty	Numer kolejny do 9 999 włącznie

▼M1

Kombinacja numerów w polu 2	Typ dokumentu	Podtyp dokumentu
[7 2]	Licencja maszynisty	Numer kolejny od 10 000 do 19 000 włącznie
[7 3]	Licencja maszynisty	Numer kolejny od 20 000 do 29 000 włącznie
[8 x] … [9 x]	Rezerwa (2 typy dokumentów)	Rezerwa (10 podtypów dla każdego typu)

(*) Jeżeli 4 cyfry zarezerwowane dla pola 4 „Numer kolejny” zostaną całkowicie wykorzystane w ciągu roku, pierwsze dwie cyfry pola 2 zmienia się odpowiednio z:
— [5 1] na [5 5] w przypadku pojazdów trakcyjnych,
— [5 2] na [5 6] w przypadku ciągnionych pojazdów pasażerskich,
— [5 3] na [5 7] w przypadku wagonów towarowych,
— [5 4] na [5 8] w przypadku pojazdów specjalnych.

(**) Cyfry przydzielane w polu 4:
— od 1 000 do 1 999 w przypadku pojazdów trakcyjnych,
— od 2 000 do 2 999 w przypadku ciągnionych pojazdów pasażerskich,
— od 3 000 do 3 999 w przypadku wagonów towarowych,
— od 4 000 do 4 999 w przypadku pojazdów specjalnych.

POLE 3 – ROK WYDANIA (LICZBA 4-CYFROWA)

Pole to wskazuje rok wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji (w określonym formacie rrrr, czyli 4-cyfrowym).

POLE 4 – NUMER KOLEJNY

Numer kolejny zwiększa się o jeden wraz z wydaniem każdego dokumentu, niezależnie od tego, czy jest to zezwolenie nowe, przedłużone, zaktualizowane czy zmienione. Nawet w przypadku unieważnienia świadectwa lub zawieszenia zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji przypisany mu numer nie może zostać ponownie użyty.

Każdego roku numeracja rozpoczyna się od zera.

▼M1

Dodatek 3

KODY WYCOFANIA Z EKSPLOATACJI

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

Stosowanie kodów

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

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

Kwestie rejestracyjne

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

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

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

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

▼M1

Dodatek 4

STANDARDOWY FORMULARZ WNIOSKU O REJESTRACJĘ



Standardowy formularz wniosku o rejestrację pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (1)

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

Cel złożenia wniosku: Nowa rejestracja ☐ Zmiana danych ☐ (2) Wycofanie z eksploatacji ☐

INFORMACJE DOTYCZĄCE POJAZDU

1. **Numer**

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

1.2. Numer poprzednio przydzielony pojazdowi (4)

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

2.1. Państwo członkowskie: _ _

2.2. Nazwa NSA: .....

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

4. **Identyfikacja WE**

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

4.2. Identyfikacja WE: .....

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

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

Adres organizacji

4.5. Ulica i numer: .....

4.6. Miejscowość: .....

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

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

5a. **Seria**

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

▼M1

6. **Ograniczenia w użytkowaniu pojazdu**

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

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

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

INFORMACJE DOTYCZĄCE PODMIOTÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA POJAZD

7. **Właściciel**

7.1. Nazwa organizacji: .....

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

Adres organizacji

7.3. Ulica i numer: .....

7.4. Miejscowość: .....

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

8. **Posiadacz**

8.1. Nazwa organizacji: .....

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

Adres organizacji

8.3. Ulica i numer: .....

8.4. Miejscowość: .....

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

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

DANE OPERACYJNE

9. **Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie**

9.1. Nazwa organizacji: .....

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

Adres organizacji

9.3. Ulica i numer: .....

9.4. Miejscowość: .....

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

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

10. **Wycofanie z eksploatacji**

10.1. Tryb (kod): _ _ _

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

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

.....

▼M1

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

Data: _ _ _ _ _ _ _ _ Nazwisko i podpis urzędnika odpowiedzialnego: .....

DANE ODNOSZĄCE SIĘ DO ORGANU DS. BEZPIECZEŃSTWA

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

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

13. **Dopuszczenie do eksploatacji**

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

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

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

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

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

▼M1

Dodatek 5

SŁOWNIK POJĘĆ

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

▼M1

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