

Środa, 26 lutego 2014 r.

P7\_TA(2014)0149

## Interoperacyjność systemu kolei \*\*\*I

**Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))**

(Zwykła procedura ustawodawcza – przekształcenie)

(2017/C 285/54)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0030),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 ust. 1, art. 170 i 171 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0027/2013),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając uzasadnione opinie przedstawione – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez parlament litewski oraz parlament szwedzki, w których stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 lipca 2013 r.<sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 7 października 2013 r.<sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając Porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych<sup>(3)</sup>,
  - uwzględniając pismo Komisji Prawnej z dnia 16 grudnia 2013 r. skierowane do Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 87 ust. 3 Regulaminu,
  - uwzględniając art. 87 i 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0033/2014),
- A. mając na uwadze, że grupa konsultacyjna służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji stwierdziła, że przedmiotowy wniosek nie zawiera żadnych zmian merytorycznych innych niż te określone jako takie we wniosku, oraz mając na uwadze, że w odniesieniu do ujednoczenia niezmienionych przepisów wcześniejszych aktów z tymi zmianami wniosek zawiera zwykle ujednoczenie istniejących tekstów, bez zmian merytorycznych;
1. uchwala poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu, biorąc pod uwagę zalecenia grupy konsultacyjnej służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 77 z 28.3.2002, s. 1.

Środa, 26 lutego 2014 r.

## P7\_TC1-COD(2013)0015

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 26 lutego 2014 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/.../UE w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1, art. 170 i art. 171,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE <sup>(4)</sup> została kilkakrotnie znacząco zmieniona. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, dyrektywę tę należy przekształcić.
- (2) Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych **oraz realizacji celów spójności terytorialnej** właściwe jest, w szczególności, poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, **w tym dla osób niepełnosprawnych**, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej. [Popr. 1]
- (3) Dążenie do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii powinno prowadzić do określenia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej i umożliwić usprawnienie, poprawę i rozwój usług w zakresie ~~międzynarodowego~~ transportu kolejowego w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi, a także przyczynić się do stopniowego tworzenia wewnętrznego rynku sprzętu i usług na potrzeby budowy, odnowienia, modernizacji i eksploatacji systemu kolei na terenie Unii. [Popr. 2]
- (4) Działalność komercyjna kolei ~~na~~ w całej sieci kolejowej wymaga w szczególności pełnej kompatybilności infrastruktury i pojazdów, jak również skutecznego wzajemnego połączenia systemów informowania i ~~komunikowania~~, **komunikowania i systemów biletowych** 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. [Popr. 3]
- (5) Przepisy ramowe dotyczące kolei powinny określać wyraźny zakres odpowiedzialności za zapewnienie zgodności z zasadami bezpieczeństwa, zdrowia, **zasadami społecznymi** i **zasadami** ochrony konsumenta obowiązującymi ogólnie dla sieci kolejowych. [Popr. 4]
- (6) Istnieją poważne rozbieżności pomiędzy krajowymi przepisami, przepisami wewnętrznymi i specyfikacjami technicznymi mającymi zastosowanie do systemów, podsystemów i składników 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 Unii **oraz czerpanie korzyści z normalizacji i ekonomii skali na jednolitym rynku**. [Popr. 5]

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r.<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (7) Na przestrzeni lat sytuacja ta spowodowała bardzo bliskie powiązania między krajowymi przemysłami kolejowymi i kolejami krajowymi ze szkodą dla prawdziwego otwarcia rynków, dzięki czemu mogłyby się na nim pojawić nowe podmioty. Celem poprawienia ich konkurencyjności na poziomie światowym niezbędny jest otwarty, konkurencyjny rynek europejski dla tych przemysłów.
- (8) Właściwe jest określenie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei dla całej Unii, które powinny mieć zastosowanie do jej systemu kolei.
- (9) 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 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012<sup>(1)</sup>. O ile jest to bezwzględnie konieczne, TSI mogą zawierać wyraźne odwołania do europejskich norm lub specyfikacji, które stają się obowiązkowe z chwilą rozpoczęcia stosowania danej TSI.
- (10) W celu faktycznego zwiększenia konkurencyjności unijnego sektora kolejowego bez zakłócenia konkurencji między kluczowymi podmiotami w ramach systemu kolei TSI powinny być formułowane w poszanowaniu zasad otwartości, konsensusu i przejrzystości, jak określono w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.
- (11) Jakość usług kolejowych w Unii zależy między innymi od doskonałej zgodności charakterystyk sieci w najszerszym ujęciu, w tym nieruchomych elementów wszystkich podsystemów, których to dotyczy, i charakterystyk pojazdów, w tym pokładowych elementów wszystkich podsystemów, których to dotyczy. Od tej zgodności zależą poziom osiągnięć, bezpieczeństwo, jakość usług i koszty.
- (12) TSI określa wszystkie warunki, z którymi powinny być zgodne składniki interoperacyjności, oraz procedurę oceny zgodności. Ponadto niezbędne jest wskazanie, że każdy ze składników powinien przejść procedurę oceny zgodności i przydatności do stosowania określoną w TSI, oraz posiadanie odpowiedniego certyfikatu.
- (13) Celem opracowywania nowych TSI powinno być zawsze zapewnienie zgodności z istniejącym systemem. Pomoże to wspierać konkurencyjność kolei i zapobiec niepotrzebnym dodatkowym kosztom wynikającym z wymogu aktualizacji lub odnowy istniejących 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 wymaga wydania nowej decyzji w sprawie dopuszczenia do eksploatacji lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, oraz określać odpowiednie terminy.
- (14) Z powodów bezpieczeństwa konieczne jest przydzielanie kodu identyfikacyjnego każdemu z pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. Pojazdy takie będą wtedy wprowadzane do krajowego rejestru pojazdów. Rejestry powinny być dostępne w celu zasięgnięcia informacji dla wszystkich państw członkowskich i dla określonych podmiotów gospodarczych w ramach Unii. Krajowe rejestry pojazdów powinny być spójne co do formatu danych. Dlatego też rejestry powinny być objęte wspólnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi i technicznymi.
- (15) Jeżeli pewne aspekty techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań nie mogą być wyraźnie ujęte w TSI, te aspekty, które pozostają do uregulowania, określa się w załączniku do TSI jako „punkty otwarte”. Do czasu ukończenia TSI, do tych punktów otwartych stosuje się przepisy krajowe.
- (16) Należy określić procedurę postępowania dla spełnienia zasadniczych wymagań mających zastosowanie do podsystemu, który nie został jeszcze objęty odpowiednią TSI. W takim przypadku jednostkami odpowiedzialnymi za ocenę zgodności i za procedury weryfikacji powinny być jednostki notyfikowane, o których mowa w art. 17 dyrektywy 2008/57/WE.

---

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (17) Dyrektywę 2008/57/WE stosuje się do całego systemu kolei w granicach Unii, a zakres TSI rozszerza się, aby objąć nimi również pojazdy i sieci nieuwzględnione w transeuropejskim systemie kolei. Należy zatem uprościć załącznik I, skreślając poszczególne odniesienia do transeuropejskiego systemu kolei.
- (18) Specyfikacje funkcjonalne i techniczne, z którymi muszą być zgodne podsystemy i ich interfejsy, mogą się różnić w zależności od sposobów wykorzystania podsystemów, na przykład w zależności od kategorii linii i pojazdów.
- (19) W celu zapewnienia stopniowego wprowadzania w życie interoperacyjności kolei w całej Unii i stopniowego zmniejszania różnorodności dotychczasowych systemów TSI powinny określać przepisy, które należy stosować w przypadku odnawiania lub modernizacji istniejących podsystemów, oraz mogą określać terminy realizacji docelowego systemu.
- (20) 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.
- (21) W celu wyeliminowania przeszkód dla interoperacyjności oraz w wyniku objęcia zakresem TSI całego systemu kolei Unii należy stopniowo ograniczać ilość przepisów krajowych. W przepisach krajowych należy dokonać rozróżnienia na przepisy ściśle związane z wymaganiami lokalnymi i przepisy konieczne do uregulowania punktów otwartych w TSI. Przepisy tego drugiego rodzaju powinny być stopniowo eliminowane w wyniku zamykania punktów otwartych w TSI.
- (22) Przyjęcie podejścia stopniowego spełnia specjalne potrzeby celu interoperacyjności systemu kolei, który charakteryzuje się starą infrastrukturą kolejową i taborom 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.
- (23) W obliczu rozmiarów i złożoności systemu kolei okazało się konieczne, z przyczyn praktycznych, podzielenie go na następujące podsystemy: infrastruktura, sterowanie – urządzenia przytorowe, sterowanie – urządzenia pokładowe, 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, 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 (tabor) i, tam gdzie to konieczne, innych podsystemów (przede wszystkim znajdującego się na pokładzie pojazdu podsystemu sterowania ruchem kolejowym). **Choć system dzieli się na wiele elementów, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej („Agencja”) zachowa całościowe spojrzenie na system w celu zagwarantowania bezpieczeństwa i interoperacyjności.** [Popr. 6]
- (24) W konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, której Unia jest stroną, dostępność uznano za jedną z ogólnych zasad i zobowiązano Państwa Strony do podejmowania odpowiednich środków w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępu, na zasadzie równości z innymi osobami, w tym poprzez opracowywanie, ogłaszanie i monitorowanie wdrażania minimalnych standardów i wytycznych w sprawie dostępności. Dostępność **dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się** stanowi zatem ważny wymóg w zakresie interoperacyjności systemu kolei, **zgodny z unijnymi przepisami dotyczącymi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.** [Popr. 7]
- (25) 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 powinno ono sprzyjać utrzymaniu celu interoperacyjności.
- (26) TSI oddziałują również na warunki korzystania przez użytkowników z transportu kolejowego, dlatego konieczne jest zasięgnięcie opinii użytkowników, w **tym organizacji osób niepełnosprawnych, w** odniesieniu do aspektów ich dotyczących. [Popr. 8]

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (27) Każdemu zainteresowanemu państwu członkowskiemu należy zezwolić na nie stosowanie niektórych TSI w ograniczonej liczbie należycie uzasadnionych sytuacji. Sytuacje te i procedury, które należy stosować w przypadku niestosowania TSI, powinny być wyraźnie określone.
- (28) Sporządzenie TSI oraz ich zastosowanie do systemu kolei nie powinno stać na przeszkodzie nowatorskim rozwiązaniom technologicznym, które powinny mieć na celu poprawę wyników ekonomicznych.
- (29) 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<sup>(1)</sup>, podmioty zamawiające powinny zawrzeć specyfikacje techniczne w ogólnej dokumentacji lub w warunkach każdej umowy. W tym celu konieczne jest stworzenie zbioru przepisów służących jako punkt odniesienia dla tych technicznych specyfikacji.
- (30) W interesie Unii byłby międzynarodowy system normalizacji zdolny do ustalania norm faktycznie stosowanych przez strony zaangażowane w handel międzynarodowy i spełniających wymogi polityki Unii. Europejskie organizacje normalizacyjne powinny z tego powodu kontynuować współpracę z międzynarodowymi organami normalizacyjnymi.
- (31) Podmioty zamawiające mają określić dalsze wymogi konieczne do spełnienia specyfikacji europejskich i innych norm. Specyfikacje te powinny spełniać zasadnicze wymagania ujednoczone na poziomie Unii, którym musi odpowiadać system kolei.
- (32) Procedury regulujące ocenę zgodności WE lub przydatności do stosowania składników powinny opierać się na modułach objętych decyzją Komisji 2010/713/UE<sup>(2)</sup>. Właściwe jest, w największym możliwym stopniu i celem wspierania rozwoju przemysłu, określenie procedur obejmujących system zapewnienia jakości.
- (33) Zgodność składników jest głównie związana z obszarem ich wykorzystywania w celu zagwarantowania interoperacyjności systemu, a nie jedynie swobodnego ich przepływu na unijnym rynku. 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.
- (34) Producenci są jednak zobowiązani umieścić oznakowanie CE w odniesieniu do niektórych części składowych celem poświadczenia ich zgodności z innymi przepisami unijnymi odnoszącymi się do nich.
- (35) 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.
- (36) Podsystemy składające się na system kolei powinny podlegać procedurze weryfikacyjnej. Weryfikacja powinna gwarantować podmiotom odpowiedzialnym za ich dopuszczenie do eksploatacji pewność, iż na etapie projektu, budowy oraz dopuszczania do eksploatacji jej wynik jest zgodny z obowiązującymi przepisami technicznymi i eksploatacyjnymi. Powinna ona również gwarantować producentom możliwość uzyskania równego traktowania niezależnie od państwa członkowskiego.
- (37) Po dopuszczeniu danego podsystemu do eksploatacji należy zagwarantować, że jest on użytkowany i utrzymywany zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, które go dotyczą. Zgodnie z dyrektywą .../... Parlamentu Europejskiego i Rady (dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa kolei)<sup>(3)</sup> odpowiedzialność za spełnienie tych wymagań, w odniesieniu do poszczególnych podsystemów, spoczywa, odpowiednio, na zarządcy infrastruktury lub na przedsiębiorstwie kolejowym.

<sup>(1)</sup> 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 134 z 30.4.2004, s. 1).

<sup>(2)</sup> Decyzja Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 319 z 4.12.2010, s. 1).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady .../.../UE z dnia ... (Dz.U. L ...).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (38) Procedura dopuszczenia do eksploatacji pojazdów i stałych instalacji powinna być wyjaśniona z uwzględnieniem obowiązków zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych.
- (39) W celu ułatwienia dopuszczania pojazdów do eksploatacji i zmniejszenia obciążeń administracyjnych należy wprowadzić pojęcie „zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu” ważnego w całej Unii, stanowiącego wstępny warunek, którego spełnienie umożliwi przedsiębiorstwom kolejowym dopuszczenie pojazdu do eksploatacji. Ponadto pojęcie to jest spójniejsze z decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE <sup>(1)</sup>.
- (39a) **W celu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, obniżenia kosztów i skrócenia czasu trwania procedur wydawania zezwoleń oraz poprawy bezpieczeństwa kolei konieczne jest usprawnienie procedur wydawania zezwoleń oraz ich harmonizacja na szczeblu UE. W okresie przejściowym wymaga to jasnego podziału zadań i obowiązków między Agencją i krajowe organy ds. bezpieczeństwa.**

**Agencja powinna korzystać z cennej wiedzy eksperckiej, wiedzy lokalnej i doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Powinna ona przekazywać konkretne zadania i obowiązki krajowym organom ds. bezpieczeństwa na podstawie porozumień umownych, o których mowa w art. 22, lecz podejmować ostateczną decyzję we wszystkich procedurach wydawania zezwoleń. [Popr. 9]**

- (40) W celu zapewnienia możliwości identyfikacji pojazdów i ich historii numery referencyjne zezwoleń ~~na wprowadzenie pojazdu do obrotu~~ **dla pojazdów** powinny być ewidencjonowane wraz z pozostałymi danymi dotyczącymi pojazdu. [Popr. 10]
- (41) W TSI należy określić procedury sprawdzania zgodności między pojazdami a siecią ~~po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i przed podjęciem decyzji o dopuszczeniu do~~ **rozpoczęciem nowej** eksploatacji. [Popr. 11]
- (42) Aby pomóc przedsiębiorstwom kolejowym w podjęciu decyzji w sprawie dopuszczenia pojazdu do eksploatacji oraz uniknięciu zbędnych weryfikacji i zbytecznych obciążeń administracyjnych, należy również dokonać klasyfikacji przepisów krajowych w celu ustalenia równoważności między przepisami krajowymi poszczególnych państw członkowskich dotyczącymi tego samego przedmiotu.
- (43) Jednostki notyfikowane odpowiedzialne za przeprowadzanie kontroli według procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników oraz według procedur oceny podsystemów powinny, w szczególności w obliczu braku specyfikacji europejskich, w jak największym stopniu koordynować swe decyzje.
- (44) Przejrzysta akredytacja przewidziana w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 <sup>(2)</sup>, zapewniająca niezbędny stopień zaufania do certyfikatów zgodności, powinna być uznawana przez krajowe organy publiczne w całej Unii za preferowany sposób wykazywania kompetencji technicznych jednostek notyfikowanych oraz, mutatis mutandis, organów wyznaczonych do weryfikacji zgodności z przepisami krajowymi. Organy krajowe mogą jednak uznać, że posiadają odpowiednie środki, aby samodzielnie przeprowadzić tę ocenę. W takich przypadkach, w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu wiarygodności ocen przeprowadzanych przez inne organy krajowe, powinny one przekazać Komisji oraz pozostałym państwom członkowskim niezbędne dokumenty stanowiące dowód spełnienia odpowiednich wymogów regulacyjnych przez jednostki oceniające zgodność, które poddano ocenie.
- (45) Niniejsza dyrektywa powinna ograniczać się do ustanowienia wymagań w zakresie interoperacyjności dla składników interoperacyjności i podsystemów. Aby ułatwić spełnienie tych wymagań, należy przewidzieć domniemanie zgodności w odniesieniu do składników interoperacyjności i podsystemów, które spełniają zharmonizowane normy przyjęte zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1025/2012 do celów sformułowania szczegółowych specyfikacji technicznych dla tych wymagań.
- (46) TSI powinny podlegać regularnym przeglądom. W przypadku wykrycia braków w TSI, należy wystąpić do Agencji Kolejowej o wydanie opinii, która może, pod pewnymi warunkami, zostać opublikowana i być stosowana przez wszystkie zainteresowane strony (w tym branżę i jednostki notyfikowane) jako akceptowalny sposób spełnienia wymagań, do czasu zmiany TSI, w których wykryto te braki.

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

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (46a) **Uzupełnieniem uregulowań prawnych powinny być inicjatywy mające na celu zapewnienie wsparcia finansowego na rzecz innowacyjnych i interoperacyjnych technologii w sektorze kolei takich, jak inicjatywa Shift2Rail. [Popr. 12]**
- (47) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie interoperacyjność systemu kolei na ogólnounijną skalę, nie może zostać wystarczająco osiągnięty przez państwa członkowskie działające samodzielnie, 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 Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (48) W celu zmiany innych niż istotnych elementów niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania do postępu technicznego załącznika II w zakresie podziału systemu kolei na podsystemy oraz dostosowania do opisu tych podsystemów treści TSI oraz ich zmian, w tym zmian koniecznych w celu usunięcia braków w TSI, **zmian zakresu i treści deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, procedur weryfikacji podsystemów, w tym ogólnych zasad, treści, procedury i dokumentów dotyczących procedury weryfikacji WE oraz procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych.** Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. [Popr. 13]
- (49) W celu usunięcia braków stwierdzonych w TSI Komisja powinna przyjąć akty delegowane zmieniające te TSI w trybie pilnym.
- (50) W celu zapewnienia wdrożenia art. 6 ust. 1 niniejszej dyrektywy w odniesieniu do udzielonego Agencji upoważnienia do przygotowania TSI i ich zmian oraz przekazania Komisji stosownych zaleceń Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze.
- (51) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące: treści dokumentacji, która powinna być dołączana do wniosku o niestosowanie jednej lub większej liczby TSI lub ich części, szczegółowych informacji, formatu i sposobu przekazywania tej dokumentacji; **zakresu i treści formatu i szczegółowości informacji zawartych w deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania; jej formatu i szczegółowości informacji w niej zawartych;** klasyfikacji notyfikowanych przepisów krajowych do poszczególnych kategorii w celu ułatwienia weryfikacji zgodności między stałymi i ruchomymi urządzeniami; **procedur weryfikacji podsystemów, w tym ogólnych zasad, treści, procedury i dokumentów dotyczących procedury weryfikacji WE oraz procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych;** wzorów deklaracji weryfikacji WE oraz deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych oraz wzorów dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji; wspólnych specyfikacji dotyczących treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej i sposobu prowadzenia rejestru infrastruktury oraz zasad wprowadzania danych do tego rejestru i wglądu do tych danych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(1)</sup>. [Popr. 14]
- (52) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego lub więcej dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (53) Zobowiązanie do transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które stanowią merytoryczną zmianę w porównaniu z wcześniejszą dyrektywą. Zobowiązanie do transpozycji przepisów, które nie uległy zmianie, wynika z wcześniejszej dyrektywy.
- (54) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw, określonych w załączniku IV część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ I

## PRZEPISY OGÓLNE

## Artykuł 1

## Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejszą dyrektywą ustanawia się warunki, które mają być spełnione w celu osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei Unii w sposób zgodny z przepisami dyrektywy .../.../UE [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei]. 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. **Realizacja tego celu nieuchronnie doprowadzi do zdefiniowania optymalnego poziomu technicznej harmonizacji, dzięki czemu przyczyni się do stopniowego stworzenia wewnętrznego rynku oferującego sprzęt i usługi w zakresie konstrukcji, odnawiania, modernizacji i eksploatacji systemu kolei na terenie Wspólnoty.** [Popr. 15]

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

3. ~~Z zakresu~~ **Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte w celu wdrożenia** niniejszej dyrektywy ~~wyłączone są następujące systemy~~ **nie obejmują swoim zakresem:** [Popr. 16]

a) metro, tramwaje, **pojazdy tramwajowo-kolejowe** i systemy kolei lekkiej; [Popr. 17]

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;

**ba) infrastruktury kolejowej należącej do właścicieli prywatnych oraz pojazdów działających wyłącznie w tej infrastrukturze, w przypadku gdy istnieje ona wyłącznie na użytek jej właścicieli w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;** [Popr. 19]

**bb) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego.** [Popr. 20]

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

~~a) infrastruktury kolejowej należącej do właścicieli prywatnych oraz pojazdów działających na tej infrastrukturze, w przypadku gdy istnieje ona wyłącznie na użytek jej właścicieli w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;~~

~~b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego.~~ [Popr. 21]

## Artykuł 2

## Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „system kolei Unii” oznacza elementy **systemów kolei konwencjonalnych i kolei dużej prędkości** wymienione w załączniku I **pkt 1 i 2;** [Popr. 22]



Środa, 26 lutego 2014 r.

- 2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. **Zdolność ta zależy od wszystkich warunków regulacyjnych, technicznych i operacyjnych, których należy przestrzegać, by spełnić najważniejsze wymagania.** [Popr. 23]
- 3) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na ~~własnych~~ kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez, ~~w stałym lub zmiennym składzie~~. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego ~~lub funkcjonalnego~~; [Popr. 24]
- 4) „sieć” oznacza linie, stacje, terminale i wszystkie rodzaje stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei;
- 5) „podsystemy” oznaczają strukturalne lub funkcjonalne części systemu kolei, określone w załączniku II;
- 5a) **„podsystem ruchomy” oznacza podsystem „tabor”, podsystem „sterowanie – urządzenia pokładowe” oraz pojazd, który składa się z jednego podsystemu;** [Popr. 25]
- 6) „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, w tym zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne;
- 7) „zasadnicze wymagania” oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy;
- 8) „specyfikacje europejskie” oznaczają wspólną specyfikację techniczną, europejską aprobatę techniczną zgodnie z definicją zawartą w załączniku XXI do dyrektywy 2004/17/WE lub normę europejską zdefiniowaną w art. 2 pkt 1) lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;
- 9) „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;
- 9a) **„jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę, która została notyfikowana lub wyznaczona jako jednostka odpowiedzialna za wykonywanie czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowania, badania, certyfikacji i inspekcji. Jednostkę oceniającą zgodność klasyfikuje się jako jednostkę notyfikowaną w następstwie powiadomienia o jej istnieniu przez państwo członkowskie. Jednostkę oceniającą zgodność klasyfikuje się jako jednostkę wyznaczoną w następstwie jej wyznaczenia przez państwo członkowskie;** [Popr. 27]
- 10) „parametr podstawowy” oznacza warunki prawne, techniczne i eksploatacyjne kluczowe dla interoperacyjności, określone w odpowiednich TSI;
- 11) „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, w szczególności linie kolejowe oraz sieci odizolowane od reszty Unii, skrajnie ładunku, prześwit toru lub szerokość międzytorza oraz pojazdy przewidziane wyłącznie do użytku lokalnego, regionalnego lub historycznego, jak też pojazdy pochodzące z lub udające się do państw trzecich. **Jeżeli w odniesieniu do podsystemu lub pojazdu mają zostać przeprowadzone prace modyfikacyjne, stosowne TSI określa, czy prace te należy czy też nie uznać za większe prace, a jeżeli tak – podaje powody takiej klasyfikacji;** [Popr. 28]
- 12) „modernizacja” oznacza wszelkie **większe** prace modyfikacyjne prowadzone w podsystemie lub jego części, skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje, i poprawiające całkowite osiągi podsystemu;
- 13) „odnowienie” oznacza wszelkie **większe** prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmiennające całkowitych osiągnięć podsystemu. **Jeżeli w odniesieniu do podsystemu lub pojazdu mają zostać przeprowadzone prace wymienne, stosowne TSI określa, czy prace te należy czy też nie uznać za większe prace, a jeżeli tak – podaje powody takiej klasyfikacji;** [Popr. 29]
- 14) „istniejący system kolei” oznacza strukturę obejmującą zarówno linie, jak i stałe urządzenia istniejącego systemu kolejowego, wraz z pojazdami wszystkich kategorii i pochodzenia, poruszającymi się po tej infrastrukturze;

Środa, 26 lutego 2014 r.

- 15) „wymiana w ramach utrzymania” oznacza wymianę części na inne części o identycznych funkcjach i osiągniach w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego;
- 16) „dopuszczenie do eksploatacji” oznacza wszystkie czynności, w wyniku których podsystem lub pojazd zostaje wprowadzony do eksploatacji;
- 17) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę, lub odnowienie, lub modernizację podsystemu. Podmiot ten może być przedsiębiorstwem kolejowym, zarządcą infrastruktury kolejowej lub posiadaczem, **jednostką odpowiedzialną za utrzymanie** lub koncesjonariuszem odpowiedzialnym za realizację projektu; [Popr. 30]
- 18) „posiadacz” oznacza osobę lub podmiot, która(-y), będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z ~~niego danego pojazdu~~, wykorzystuje ~~ten pojazd~~ go jako środek transportu i figuruje w ~~takim charakterze w krajowym rejestrze~~ **rejestrach** pojazdów, o których ~~których~~ mowa w art. 43 i 43a; [Popr. 31]
- 18a) „właściciel” oznacza osobę lub podmiot, która(-y) jest właścicielem danego pojazdu i figuruje w takim charakterze w rejestrach pojazdów, o których mowa w art. 43 i 43a; [Popr. 32]**
- 19) „projekt na zaawansowanym etapie realizacji” oznacza każdy projekt, który znajduje się na tak zaawansowanym etapie planowania/realizacji, że zmiany w zakresie specyfikacji technicznych mogłyby zagrozić planowej realizacji projektu;
- 20) „zharmonizowana norma” oznacza normę europejską zdefiniowaną w art. 2 pkt 1 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;
- 21) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza organ ds. bezpieczeństwa określony w art. 3 dyrektywy .../.../EU [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei];
- 22) „typ” oznacza typ pojazdu określający zasadnicze cechy konstrukcyjne pojazdu objęte certyfikatem badania typu lub wzoru opisanym w odpowiednim module dotyczącym weryfikacji;
- 23) „seria” oznacza pewną liczbę identycznych pojazdów określonego typu;
- 24) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zdefiniowany w art. 3 dyrektywy .../.../WE [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei];
- 25) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski kolejowy system transportowy, posiadający mniejszą zdolność przewozową i mniejszą prędkość niż system kolei ciężkiej i metro, lecz większą zdolność przewozową i wyższą prędkość niż systemy tramwajowe. Systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego wydzielonego pasa drogowego lub współdzielić pas drogowy z pojazdami drogowymi i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżny ruch pasażerski lub towarowy;
- 26) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy **zgłoszone przez państwo członkowskie**, zawierające wymagania w zakresie bezpieczeństwa kolei lub wymagania techniczne nałożone na poziomie państwa członkowskiego i mające zastosowanie do ~~przedsiębiorstw kolejowych~~ **podmiotów sektora kolejowego**, niezależnie od organu, który je wydał; [Popr. 33]
- 27) „zaprojektowany stan funkcjonowania” oznacza normalny tryb eksploatacji i możliwe do przewidzenia pogorszone warunki eksploatacji (w tym zużycie) mieszczące się w zakresie i warunkach stosowania określonych w dokumentacji technicznej i dokumentacji utrzymania;
- 27a) „obszar użytkowania” oznacza sieć lub kilka sieci w Unii, co dotyczy zarówno jednego państwa członkowskiego, jak i kilku państw członkowskich, na którym pojazd jest technicznie kompatybilny zgodnie ze swoją dokumentacją techniczną; [Popr. 34]**
- 27b) „odizolowana sieć kolejowa” oznacza sieć kolejową państwa członkowskiego lub część takiej sieci o prześwicie toru wynoszącym 1 520 mm, która jest geograficznie lub technicznie odrębna od europejskiej sieci o standardowym nominalnym prześwicie toru (1 435 mm – zwanym dalej „standardowym prześwitem”), która jest dobrze zintegrowana z sieciami kolejowymi państw trzecich o prześwicie toru wynoszącym 1 520 mm, lecz odizolowana od standardowej sieci Unii; [Popr. 35]**
- 28) „akceptowalny sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez Agencję w celu określenia sposobów wykazania spełnienia zasadniczych wymagań, **aby wyrównać czasowo braki w TSI aż do wprowadzenia zmian w tych TSI**; [Popr. 36]

Środa, 26 lutego 2014 r.

- 28a) „krajowe akceptowalne sposoby spełniania wymagań” oznaczają, że zastosowanie się do innych sposobów spełniania wymagań określonych przez państwo członkowskie można uznać za spełnienie odnośnej części przepisów krajowych. O tych zatwierdzonych krajowych sposobach spełniania wymagań informuje się Agencję; [Popr. 37]
- 29) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie po raz pierwszy na rynku Unii składnika interoperacyjności, podsystemu lub pojazdu gotowego do działania w swoim zaprojektowanym stanie funkcjonowania;
- 30) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza składnik interoperacyjności lub podsystem lub zleca jego zaprojektowanie lub wytworzenie i oferuje go pod własną nazwą lub znakiem towarowym;
- 31) „upoważniony przedstawiciel” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie Unii, która otrzymała od producenta **lub podmiotu zamawiającego** pisemne pełnomocnictwo do działania w jego imieniu w odniesieniu do określonych zadań; [Popr. 38]
- 32) „specyfikacja techniczna” oznacza dokument określający wymagania techniczne, które powinny zostać spełnione przez produkt, **podsystem**, proces lub usługę; [Popr. 39]
- 33) „akredytacja” ma znaczenie, jakie nadano temu pojęciu w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008;
- 34) „krajowa jednostka akredytująca” ma znaczenie, jakie nadano temu pojęciu w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008;
- 35) „ocena zgodności” oznacza proces wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do produktu, procesu, usługi, systemu, osoby lub jednostki;
- 36) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę, która wykonuje czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję;
- 37) „osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej możliwości poruszania się” oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami, lub której sprawność ruchowa przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku, **i która wymaga w związku z tym specjalnych usług**; [Popr. 40]
- 38) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady .../.../UE <sup>(1)</sup> [ustanawiającej jednolity europejski obszar kolejowy];
- 39) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 dyrektywy .../.../UE [ustanawiającej jednolity europejski obszar kolejowy] oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na wykonywaniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewniać trakcję; termin ten obejmuje również przedsiębiorstwa, które zapewniają wyłącznie trakcję.

### Artykuł 3

#### Zasadnicze wymagania

1. System kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy, spełniają odpowiednie zasadnicze wymagania.
2. Specyfikacje techniczne, o których mowa w art. 34 dyrektywy 2004/17/WE, konieczne do spełnienia obowiązujących specyfikacji europejskich lub innych norm na terytorium Unii, nie mogą stać w sprzeczności z zasadniczymi wymaganiami.

**2a. Nikt nie może być dyskryminowany ze względu na swoją niepełnosprawność – ani pośrednio, ani bezpośrednio. W celu umożliwienia wszystkim obywatelom Unii pełnego uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych państwa członkowskie dbają o to, aby system kolei był w pełni dostępny dla osób niepełnosprawnych.** [Popr. 41]

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady .../.../UE z dnia ... [ustanawiająca jednolity europejski obszar kolejowy] (Dz.U. L ...).

Środa, 26 lutego 2014 r.

ROZDZIAŁ II  
TECHNICZNE SPECYFIKACJE INTEROPERACYJNOŚCI

Artykuł 4

Zawartość technicznych specyfikacji interoperacyjności

1. Każdy z podsystemów zdefiniowanych w załączniku II jest objęty jedną TSI. Tam, gdzie jest to konieczne, podsystem może być objęty kilkoma TSI, a jedna TSI może dotyczyć kilku podsystemów.
2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 46, dotyczących dostosowania załącznika II do postępu technicznego, w odniesieniu do podziału systemu kolei na podsystemy, oraz do opisu tych podsystemów.
3. Podsystemy **stale** muszą stosować się do TSI obowiązujących w chwili ~~dopuszczenia ich do eksploatacji, ich modernizacji lub odnowienia, zgodnie z niniejszą dyrektywą;~~ **pierwszego wyznaczenia jednostki notyfikowanej, a najpóźniej w chwili udzielenia pozwoleń na budowę. Pojazdy są zgodne z TSI i przepisami krajowymi obowiązującymi w chwili pierwszego wyznaczenia jednostki notyfikowanej.** Zgodność ta będzie stale utrzymywana w okresie działania każdego z podsystemów. [Popr. 42]
4. 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;
  - d) określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei; **dotyczy to wskazania kolejowych części zamiennych, które należy ustandaryzować zgodnie z art. 41 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../...<sup>(1)</sup>. Wszystkie TSI zawierają wykaz części zamiennych do ustandaryzowania, w tym istniejących części;** [Popr. 43]
  - 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 2010/713/UE;
  - f) wskazuje strategię stosowania 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, w tym określenie, ~~w razie konieczności,~~ terminów ukończenia tych etapów; **Harmonogram ustalający poszczególne etapy powiązany jest z oceną analizującą szacowane koszty i korzyści wynikające ze stosowania TSI, a także prawdopodobny wpływ na zainteresowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze;** [Popr. 44]
  - g) wskazuje, dla danego personelu, kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy wymagane dla eksploatacji i utrzymania powyższego podsystemu, jak też dla stosowania TSI;
  - h) wskazuje przepisy, które mają zastosowanie do istniejących podsystemów i typów pojazdów, zwłaszcza w przypadku ich modernizacji lub odnowienia, zarówno w przypadkach kiedy wydaje się zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lub decyzję o dopuszczeniu do eksploatacji, jak i w sytuacji gdy takiego zezwolenia lub takiej decyzji nie wydaje się;

<sup>(1)</sup> **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../... z dnia ... w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L ...).**

Środa, 26 lutego 2014 r.

i) wskazuje parametry, które przedsiębiorstwo kolejowe powinno **należy** sprawdzić, oraz procedury, która należy stosować w celu sprawdzenia tych parametrów po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu a przed wydaniem decyzji o dopuszczeniu do eksploatacji, aby zapewnić zgodność między pojazdami a trasami, na których mają być eksploatowane; [Popr. 45]

**ia) wskazuje konkretne parametry przed weryfikacją i dostarczeniem opisów potrzebnych do odnowienia, usprawnienia lub zastąpienia części zamiennych lub składników interoperacyjności do rozpatrzenia w powiązaniu z art. 21 ust. 3. [Popr. 46]**

5. Każda TSI jest opracowywana na podstawie badania istniejącego podsystemu oraz wskazuje podsystem docelowy, który można zrealizować stopniowo w rozsądnym czasie. Stopniowe przyjęcie TSI oraz zgodność z nimi pozwoli zatem stopniowo osiągnąć w tym czasie interoperacyjność systemu kolei.

6. 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 zarówno do sieci, jak i do pojazdów, a zwłaszcza skrajnie ładunku, prześwit toru i szerokość międzytorza oraz pojazdy jadące z państw trzecich lub do tych państw. Dla każdego szczególnego przypadku TSI określają przepisy wykonawcze dotyczące elementów TSI przewidzianych w ust. 4 lit. c)–g).

7. 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”.

8. TSI nie uniemożliwiają państwu członkowskiemu podejmowania decyzji dotyczących wykorzystania infrastruktury do celów przemieszczania pojazdów nieobjętych TSI.

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

## Artykuł 5

### Opracowanie, przyjęcie i przegląd TSI

1. Komisja udziela Agencji upoważnienia do opracowania TSI i ich zmian oraz przygotowania stosownych zaleceń dla Komisji.

**1a. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu poszczególnych TSI, w tym parametrów podstawowych, bierze się pod uwagę szacowane koszty i korzyści wszystkich rozważanych rozwiązań technicznych wraz z interfejsami między nimi, tak aby przyjąć i wdrożyć najbardziej obiecujące rozwiązania. [Popr. 47]**

2. Każdy projekt TSI przygotowuje się w następujących etapach.

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

b) 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 **oraz należy w niej uwzględnić wymogi dyrektywy .../.../UE [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei]. Państwa członkowskie biorą udział w tej ocenie poprzez dostarczenie, w stosownych przypadkach, wymaganych danych. [Popr. 48]**

3. W celu uwzględnienia zmian technologicznych lub wymagań społecznych Agencja opracowuje TSI i ich zmiany na podstawie upoważnienia, o którym mowa w ust. 1, zgodnie z art. 4 i 15 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji], z poszanowaniem zasad otwartości, konsensusu i przejrzystości zdefiniowanych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.

Środa, 26 lutego 2014 r.

4. ~~Podczas prac~~ **Komitet, o którym mowa w art. 48, jest regularnie informowany o pracach** przygotowawczych nad TSI. **Podczas tych prac** Komisja może – **na wniosek 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. **[Popr. 49]**
5. Jeżeli ze względu na zgodność techniczną różne podsystemy muszą być dopuszczone do eksploatacji równocześnie, daty wejścia w życie odpowiednich TSI będą takie same.
6. 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.
7. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji] Agencja sporządza i regularnie aktualizuje listę stowarzyszeń i podmiotów reprezentujących użytkowników, z którymi będą przeprowadzone konsultacje. Lista ta **będzie obejmowała obowiązkowo stowarzyszenia i organy reprezentujące ze wszystkich państw członkowskich i** może być ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji. **[Popr. 50]**
8. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu TSI brane są pod uwagę opinie **reprezentujących** partnerów społecznych **ze wszystkich państw członkowskich** w zakresie warunków, o których mowa w art. 4 ust. 4 lit. g), **jak również przy wszelkich innych TSI mających bezpośredni lub pośredni wpływ na zaangażowane podmioty**. W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje z partnerami społecznymi przed przekazaniem Komisji zaleceń w sprawie TSI i ich zmian. Konsultacje z partnerami społecznymi są przeprowadzane w kontekście Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE<sup>(1)</sup>. Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy. **[Popr. 51]**
9. Jeżeli przegląd TSI prowadzi do zmiany wymagań, nowa wersja TSI zapewnia zgodność z podsystemami dopuszczonymi do eksploatacji zgodnie z wcześniejszymi wersjami TSI.
10. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących TSI i ich zmian zgodnie z art. 46.

W przypadku gdy, w odniesieniu do braków stwierdzonych w TSI zgodnie z art. 6, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu ma zastosowanie procedura przewidziana w niniejszym artykule.

#### Artykuł 6

#### Braki w TSI

1. Jeśli po przyjęciu TSI okazuje się, że ma ona braki, tę TSI zmienia się zgodnie z art. 5 ust. 3.
  2. Do czasu weryfikacji TSI, Komisja może zwrócić się do Agencji o wydanie opinii. Komisja analizuje wspomnianą opinię Agencji i informuje państwa członkowskie o swoich wnioskach.
  3. Na wniosek Komisji opinii Agencji, o których mowa w ust. 2, stanowią akceptowalny sposób spełnienia wymagań na potrzeby zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami i mogą być zatem wykorzystywane do oceny projektów.
- 3a. Członek sieci organów reprezentujących może działać w charakterze wnioskodawcy w celu uzyskania opinii o brakach w TSI za pośrednictwem Komisji. Wnioskodawca jest powiadamiany o podjętej decyzji. W przypadku decyzji odmownej Komisja przedstawia należyte uzasadnienie. [Popr. 52]**

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

## Artykuł 7

### Niestosowanie TSI

1. Państwom członkowskim zezwala się na niestosowanie jednej lub więcej TSI lub ich części w następujących przypadkach:
  - a) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub jego części, w przypadku odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części lub w przypadku jakiegokolwiek elementu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, będącego na zaawansowanym etapie realizacji lub będącego przedmiotem realizowanego kontraktu w dniu rozpoczęcia stosowania tych TSI;
  - b) w przypadku gdy w następstwie wypadku lub klęski żywiołowej warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub całkowite stosowanie odpowiednich TSI; w tym przypadku niestosowanie TSI ograniczone jest czasowo;
  - c) w przypadku planowanego odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części, jeżeli stosowanie tych TSI **poważnie** zagroziłoby ekonomicznej opłacalności projektu. [Popr. 53]
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. a), każde państwo członkowskie przekazuje Komisji – w terminie jednego roku od wejścia w życie każdej TSI – wykaz projektów prowadzonych na jego terytorium, które są na zaawansowanym etapie realizacji.
3. We wszystkich przypadkach, o których mowa w ust. 1, zainteresowane państwo członkowskie przedkłada Komisji wniosek o niestosowanie TSI, określając również alternatywne przepisy, które państwo to zamierza stosować zamiast TSI. Komisja określa – w drodze aktów wykonawczych – treść dokumentacji, którą dołącza się do wniosku o niestosowanie jednej lub więcej TSI lub ich części, a także poziom szczegółowości, format i sposób przekazywania tej dokumentacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3. Komisja sprawdza tę dokumentację, analizuje alternatywne przepisy, które dane państwo członkowskie zamierza stosować zamiast TSI, podejmuje decyzję o przyjęciu lub odrzuceniu wniosku o niestosowanie TSI oraz powiadamia zainteresowane państwo członkowskie o swojej decyzji.
4. Do czasu wydania decyzji przez Komisję państwo członkowskie może niezwłocznie stosować alternatywne przepisy, o których mowa w ust. 3.
5. Komisja podejmuje decyzję w ciągu czterech miesięcy od daty złożenia wniosku wraz z pełną dokumentacją. W razie braku takiej decyzji wniosek uznaje się za przyjęty.
6. Wszystkie państwa członkowskie są powiadamiane o wynikach analiz i o wynikach procedury określonej w ust. 3.

## ROZDZIAŁ III

### SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

## Artykuł 8

### Wprowadzanie do obrotu składników interoperacyjności

1. Państwa członkowskie podejmują wszystkie niezbędne środki celem zapewnienia, by składniki interoperacyjności:
  - a) były wprowadzone do obrotu jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań;
  - b) były użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania, **zgodnie z definicją obszaru użytkowania zawartą w art. 2 pkt 27a**, oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane. [Popr. 54]

Powyższe przepisy nie stanowią przeszkody we wprowadzeniu tych składników do obrotu dla innych zastosowań.

2. Państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia do obrotu składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei, 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.

Środa, 26 lutego 2014 r.

**Państwo członkowskie nie może zakazywać, ograniczać czy utrudniać dopuszczenia do eksploatacji składników interoperacyjności, jeśli zostaną one dopuszczone do użytku na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania, o ile ten obszar użytkowania znajduje się na jego terytorium. [Popr. 55]**

~~Komisja określa w drodze jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych zakres i treść delegowanych zgodnie z art. 46 dotyczących zakresu i treści deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, jej format i szczegółowy zakres informacji w niej zawartych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3. [Popr. 56]~~

**2a. Komisja określa – w drodze aktów wykonawczych – format i szczegółowy zakres informacji zawartych w deklaracji zgodności WE oraz przydatności składnika interoperacyjności do stosowania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3. [Popr. 57]**

#### Artykuł 9

##### Zgodność lub przydatność do stosowania

1. Państwa członkowskie i Agencja uznają za interoperacyjne i zgodne z zasadniczymi wymaganiami te składniki interoperacyjności, które objęte są deklaracją zgodności WE lub przydatności do stosowania.
2. Wszystkie składniki interoperacyjności są poddane procedurze oceny zgodności i przydatności do stosowania określonej w odpowiedniej TSI i posiadają odpowiednie certyfikaty.
3. Państwa członkowskie i Agencja 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. 8 ust. 1.

#### Artykuł 10

##### 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 Unii stosuje przepisy określone w odpowiednich TSI.
2. Jeżeli dana TSI zawiera taki wymóg, ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przeprowadza notyfikowana jednostka oceniająca zgodność, u której producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Unii złożył wniosek.
3. Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych dyrektyw Unii 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 nie wywiązują się ze zobowiązań określonych w ust. 1 i 3, zobowiązania te spoczywają na jakiegokolwiek osobie wprowadzającej składniki interoperacyjności na rynek. Do celów niniejszej dyrektywy te same zobowiązania mają zastosowanie do każdej osoby łączącej składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub ich części lub wytwarzającej składniki interoperacyjności na swoje własne potrzeby.
5. Aby uniknąć wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności niespełniających zasadniczych wymagań oraz bez uszczerbku dla przepisów art. 11:



Środa, 26 lutego 2014 r.

- 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 Unii 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. 11

#### Artykuł 11

##### Niezgodność składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami

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

- a) niemożnością spełnienia zasadniczych wymagań;
- b) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeśli zdano się na zastosowanie takich wymagań;
- c) nieodpowiedniością specyfikacji europejskich.

2. ~~Komisja tak szybko, jak to możliwe przeprowadzi konsultacje z zainteresowanymi stronami. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, że , a w każdym razie w terminie 20 dni. W wyniku tych konsultacji Agencja określa, czy dany środek jest uzasadniony, . Agencja powiadamia o tym niezwłocznie Komisję, państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, w tym względzie oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Unii. [Popr. 58]~~

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

4. ~~Komisja zapewnia poinformowanie państw członkowskich o przebiegu i wynikach tej procedury. [Popr. 59]~~

#### ROZDZIAŁ IV

##### PODSYSTEMY

#### Artykuł 12

##### Swobodny przepływ podsystemów

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

- a) jako część procedury prowadzącej do deklaracji weryfikacji WE, albo
- b) w innych państwach członkowskich przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy lub po jej wejściu, w celu sprawdzenia zgodności z identycznymi wymaganiami w identycznych warunkach eksploatacji.

Środa, 26 lutego 2014 r.

## Artykuł 13

## Zgodność z TSI i z przepisami krajowymi

1. Państwa członkowskie i Agencja uznają za interoperacyjne oraz spełniające dotyczące ich zasadnicze wymagania te podsystemy strukturalne tworzące system kolei, które objęte są, **stosownie do sytuacji**, deklaracją weryfikacji WE, **przeprowadzaną w odniesieniu do TSI zgodnie z art. 15 lub deklaracją weryfikacji przeprowadzaną w odniesieniu do zgłoszonych przepisów krajowych zgodnie z art. 15a, lub obiema tymi deklaracjami.** [Popr. 60]

~~2. Weryfikacja interoperacyjności, zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, podsystemu strukturalnego tworzącego system kolei dokonywana jest poprzez odniesienie do TSI i przepisów krajowych notyfikowanych zgodnie z ust. 3. [Popr. 61]~~

**2a. Podstawę udzielenia zezwolenia stanowią TSI oraz notyfikowane przepisy krajowe, które miały zastosowanie w chwili składania wniosku.** [Popr. 62]

3. Państwa członkowskie przygotowują dla każdego podsystemu wykaz przepisów krajowych użytych do wdrożenia zasadniczych wymagań **lub akceptowalny sposób spełnienia wymagań krajowych** w następujących przypadkach: [Popr. 63]

- a) w przypadku gdy TSI nie obejmują w pełni niektórych aspektów zasadniczych wymagań (otwartych punktów);
- b) w przypadku gdy powiadomiono o niestosowaniu jednej lub większej liczby TSI lub ich części zgodnie z art. 7,
- c) w sytuacji gdy w szczególnym przypadku konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI,
- d) w przypadku przepisów krajowych stosowanych do opisanie istniejących systemów;

**da) w przypadku sieci i pojazdów nieobjętych TSI;** [Popr. 64]

**db) ze względów bezpieczeństwa właściwych dla jednego lub kilku państw członkowskich pod warunkiem ich przedstawienia i bez uszczerbku dla prerogatyw Agencji.** [Popr. 65]

4. Państwa członkowskie wyznaczają podmioty odpowiedzialne za sporządzanie, w przypadku tych technicznych przepisów, deklaracji weryfikacji WE, o której mowa w art. 15.

## Artykuł 14

## Przepisy krajowe

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji i Agencji wykaz **obowiązujących** przepisów krajowych, o którym mowa w art. 13 ust. 3, **w następujących przypadkach:** [Popr. 66]

- a) przy każdej zmianie wykazu przepisów, ~~lub~~ [Popr. 67]
- b) ~~po przedłożeniu wniosku~~ **w sytuacji, gdy przedłożono wniosek** o niestosowanie TSI zgodnie z art. 7, ~~lub~~ [Popr. 68]
- c) po publikacji odpowiedniej TSI lub jej zmiany, w związku z uchyceniem przepisów krajowych, które stały się zbędne w wyniku zamknięcia punktów otwartych w TSI;

**ca) w przypadku gdy przepisy krajowe nie zostały jeszcze notyfikowane w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy.** [Popr. 69]

**1a. W terminie jednego miesiąca od wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie powiadamiają Komisję o każdym obowiązującym przepisie krajowym, o którym Komisja nie została poinformowana przed tą datą.** [Popr. 70]

2. Państwa członkowskie przekazują Agencji i Komisji pełny tekst obowiązujących przepisów krajowych za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji]. [Popr. 71]

Środa, 26 lutego 2014 r.

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

- a) w przypadku gdy TSI nie spełnia całkowicie zasadniczych wymagań;
- b) jako pilny środek zapobiegawczy, zwłaszcza w następstwie wypadku.

4. Jeżeli państwo członkowskie zamierza wprowadzić nowy przepis krajowy, **co najmniej trzy miesiące przed planowanym wejściem w życie tego nowego przepisu** przekazuje jego projekt **do rozpatrzenia** Agencji i Komisji, **wraz z powodami wprowadzenia nowego przepisu zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji]**, za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 23 tego rozporządzenia. [Popr. 72]

**4a. Kiedy państwa członkowskie powiadają o obowiązującym lub nowym przepisie krajowym, przedstawiają one jednocześnie dowód potwierdzający potrzebę istnienia takiego przepisu w celu spełnienia zasadniczego wymagania, które nie zostało ujęte w odpowiednich TSI. Państwa członkowskie nie mogą powiadać o żadnym przepisie krajowym bez udowodnienia potrzeby jego istnienia.**

**Agencja ma dwa miesiące na rozpatrzenie projektu przepisu i wydanie Komisji zalecenia. Komisja zatwierdza lub odrzuca projekt przepisu. Wyłącznie w przypadku prewencyjnych środków nadzwyczajnych państwa członkowskie mogą przyjąć i od razu stosować nowe przepisy, które mogą obowiązywać przez dwa miesiące. Gdy taki przepis dotyczy wielu państw członkowskich, Komisja, we współpracy z Agencją i krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, przeprowadza harmonizację przepisów na szczeblu Unii. [Popr. 73]**

5. Państwa członkowskie dopilnowują, aby przepisy krajowe, w tym przepisy obejmujące interfejsy między pojazdami i siecią, były dostępne nieodpłatnie i były sformułowane językiem, który wszystkie zainteresowane strony są w stanie zrozumieć.

6. Państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą powiadać o przepisach i ograniczeniach o ściśle lokalnym charakterze. W takim przypadku państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o tych przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 45.

7. Przepisy krajowe zgłoszone na podstawie niniejszego artykułu nie podlegają procedurze powiadamiania określonej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 98/34/WE <sup>(1)</sup>.

8. Komisja ustanawia – w drodze aktów wykonawczych – klasyfikację notyfikowanych przepisów krajowych w podziale na poszczególne kategorie w celu ułatwienia **ich wzajemnego uznawania w państwach członkowskich oraz** weryfikacji zgodności między stałymi i ruchomymi urządzeniami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3. **Agencja – zgodnie z tymi aktami wykonawczymi – dokonuje klasyfikacji przepisów krajowych zgłoszonych zgodnie z niniejszym artykułem oraz publikuje odpowiadający rejestr. W rejestrze tym należy także zamieścić wykaz wszelkich akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań krajowych. [Popr. 74]**

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

9. Projekt przepisów krajowych oraz obowiązujące przepisy krajowe badane są przez Agencję zgodnie z procedurą określoną w art. 21 i 22 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].

#### Artykuł 15

##### Procedura sporządzania deklaracji weryfikacji WE

1. W celu sporządzenia deklaracji weryfikacji WE wnioskodawca zwraca się do wybranej w tym celu notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność o zastosowanie procedury weryfikacji WE. Wnioskodawca może być podmiotem zamawiającym lub producentem, lub ich upoważnionym przedstawicielem w Unii.

2. Zadania notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. ~~Mogą one obejmować~~ **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. 44 i 45. [Popr. 75]

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych (Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37).

Środa, 26 lutego 2014 r.

3. Notyfikowana jednostka oceniająca zgodność 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. Musi ona również zawierać wszelkie elementy odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania oraz wytyczne dotyczące serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania.

4. Wszelkie zmiany dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 3, które mają wpływ na prowadzone weryfikacje, **modernizacje** powodują konieczność sporządzenia nowej deklaracji weryfikacji WE. [Popr. 76]

5. Notyfikowana jednostka oceniająca zgodność może wydać pośrednie potwierdzenie weryfikacji w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów. W tym przypadku stosuje się procedury weryfikacji ustanowione zgodnie z ust. 7 lit. a).

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

7. ~~Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych:~~

a) ~~procedury weryfikacji podsystemów, w tym określa ogólne zasady, treść, procedury i dokumenty dotyczące procedury weryfikacji WE oraz dokumenty dotyczące procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych;~~

b) ~~wzory deklaracji weryfikacji WE oraz deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych, oraz wzory dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która musi być dołączana do deklaracji weryfikacji.~~

~~Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3. [Popr. 78]~~

**7a. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 46 w celu ustanowienia procedur weryfikacji podsystemów, w tym określenia zasad ogólnych, treści, procedury i dokumentów dotyczących procedury weryfikacji WE oraz dotyczących procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych. [Popr. 79]**

**7b. Komisja ustanawia – w drodze aktów wykonawczych – wzory deklaracji weryfikacji WE oraz deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych, oraz wzory dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji.**

**Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3. [Popr. 80]**

#### Artykuł 15a

##### Procedura sporządzania deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych

**Procedury sporządzania deklaracji weryfikacji „WE”, o których mowa w art. 15, mają również zastosowanie, w stosownych przypadkach, do sporządzania deklaracji weryfikacji w odniesieniu do przepisów krajowych.**

**Państwa członkowskie wyznaczają jednostki odpowiedzialne za przeprowadzanie procedury weryfikacji w odniesieniu do przepisów krajowych zgodnie z rozdziałem VI. [Popr. 77]**

#### Artykuł 16

##### Niezgodność podsystemów z zasadniczymi wymaganiami

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

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

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

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

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

#### Artykuł 17

##### Domniemanie zgodności

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

### ROZDZIAŁ V

#### WPROWADZENIE DO OBROTU I DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI

#### Artykuł 18

##### Dopuszczenie do eksploatacji stałych instalacji

1. Podsystemy „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” dopuszcza się do eksploatacji tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania określone w załączniku III oraz jeśli otrzymano stosowne zezwolenie zgodnie z ust. 2.

2. Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwala na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „energia” i „infrastruktura”, **jak również podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe” niebędących ERTMS**, które znajdują się lub są eksploatowane na terytorium jego państwa członkowskiego. **Krajowe organy ds. bezpieczeństwa uwzględniają opinię Agencji, jeżeli dotyczy to korytarzy sieci TEN-T lub sekcji transgranicznych.**

**Agencja zatwierdza infrastruktury transgraniczne zarządzane przez wyłącznie jednego zarządcę infrastruktury.** [Popr. 81]

~~Agencja wydaje decyzje w sprawie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, które znajdują się lub są eksploatowane na całym terytorium~~ **Agencja zatwierdza ERTMS w ścisłej współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Zanim Agencja zatwierdzi ERTMS, krajowy organ ds. bezpieczeństwa odpowiada za sprawdzenie eksploatacyjnej zgodności z siecią krajową. Agencja zapewnia jednolite stosowanie ERTMS w Unii.** [Popr. 82]

**W przypadku ERTMS Agencja zasięga opinii danego krajowego organu ds. bezpieczeństwa w terminie jednego miesiąca od otrzymania kompletnego wniosku, aby zapewnić spójny rozwój ERTMS w Unii. W terminie dwóch miesięcy krajowy organ ds. bezpieczeństwa przedstawia Agencji opinię dotyczącą technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami, które mają być eksploatowane w danej części sieci. W miarę możliwości Agencja uwzględni tę opinię przed wydaniem zezwolenia, a w przypadku rozbieżności zdań informuje ona o tym krajowy organ ds. bezpieczeństwa, podając jej przyczyny. Niniejszy artykuł nie narusza zobowiązań Agencji jako organu systemowego na mocy rozdziału 6 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenia w sprawie Agencji].**

**Jeżeli Agencja nie zgadza się z negatywną oceną wydaną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, informuje ona o tym wspomniany organ, podając powody swojego sprzeciwu. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby wypracować ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, zgodnie z decyzją podjętą przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa, w proces ten może być również zaangażowany wnioskodawca. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwe wypracowanie oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję, chyba że krajowy organ ds. bezpieczeństwa przekazał sprawę do arbitrażu Komisji Odwoławczej powołanej na mocy art. 51 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenia w sprawie Agencji]. Rada Odwoławcza rozstrzyga, czy podtrzymuje projekt decyzji Agencji, w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.**

**Decyzja odmowna w sprawie wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń jest należycie uzasadniana przez Agencję. W terminie jednego miesiąca od otrzymania decyzji negatywnej wnioskodawca może złożyć do Agencji wniosek o ponowne rozpatrzenie wydanej przez nią decyzji. Wnioskowi temu musi towarzyszyć uzasadnienie. Od daty wypłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie Agencja ma dwa miesiące na potwierdzenie lub zmianę swojej decyzji. W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Komisji Odwoławczej ustanowionej na mocy art. 51 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenia w sprawie Agencji].** [Popr. 83]

Środa, 26 lutego 2014 r.

Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa wydają szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu uzyskania zezwoleń, o których mowa w akapitach pierwszym i drugim. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących tych zezwoleń, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują przy rozpowszechnianiu tych informacji.

3. W celu udzielenia zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, o których mowa w ust. 1, krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencja – w zależności od tego, który z tych organów jest właściwym organem zgodnie z ust. 2 – uzyskuje dowód:

- a) deklaracji weryfikacji WE;
- b) technicznej zgodności tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzonej w oparciu o właściwe TSI, przepisy krajowe i rejestry;
- c) bezpiecznej integracji tych podsystemów, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa określone w art. 6 dyrektywy .../.../EU [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei];

**ca) deklaracji weryfikacji w przypadku przepisów krajowych.** [Popr. 84]

**W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa – w zależności od tego, który jest organem przedmiotowo właściwym – informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odnośnych informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin na dostarczenie tych informacji.** [Popr. 85]

4. W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących podsystemów, wnioskodawca przesyła **dokumentację opisującą projekt** do krajowego organu ds. bezpieczeństwa (w przypadku podsystemów „energia” i „infrastruktura”) ~~lub do Agencji (~~ **oraz** w przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”) ~~dokumentację opisującą projekt, które nie są ERTMS) lub do Agencji (w przypadku ERTMS oraz infrastruktur transgranicznych zarządzanych przez wyłącznie jednego zarządcę infrastruktury).~~ Krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencja analizuje tę dokumentację i decyduje – w oparciu o kryteria określone w ust. 5 – czy konieczne jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa i Agencja podejmują swoje decyzje w z góry określonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie w terminie ~~czterech~~ **trzech** miesięcy od otrzymania wszystkich istotnych informacji. [Popr. 86]

5. W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących podsystemów nowa deklaracja weryfikacji WE jest wymagana w sytuacji określonej w art. 15 ust. 4. Ponadto nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest wymagane, w przypadku gdy:

- a) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu; lub
- b) wymagają tego właściwe TSI; lub
- c) wymagają tego krajowe plany wdrażania określone przez państwa członkowskie.

#### Artykuł 19

##### Wprowadzanie podsystemów ruchomych do obrotu

1. ~~Podsystem „tabor” i podsystem „sterowanie – urządzenia pokładowe”~~ **Podsystemy ruchome** są wprowadzane do obrotu przez wnioskodawcę tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania określone w załączniku III. [Popr. 87]

2. W szczególności wnioskodawca zapewnia przekazanie deklaracji weryfikacji WE.

3. W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących podsystemów nowa deklaracja weryfikacji WE jest wymagana, jak określono w art. 15 ust. 4.

#### Artykuł 20

##### Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu

1. Pojazd wprowadza się do obrotu wyłącznie po otrzymaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu ~~wydanego przez Agencję zgodnie z ust. 5~~ **niniejszym artykułem.** [Popr. 88]

Środa, 26 lutego 2014 r.

Zezwolenie dla pojazdu musi zawierać:

- a) obszar użytkowania;
- b) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w odpowiednich przypadkach, w przepisach krajowych – istotnych dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania;
- c) zgodność pojazdu z odnośnymi TSI oraz przepisami krajowymi w odniesieniu do parametrów, o których mowa w lit. b);
- d) warunki eksploatacji pojazdu i wszelkie pozostałe ograniczenia. [Popr. 89]

2. Agencja **Zezwolenie dla pojazdu** wydaje decyzje w sprawie udzielenia zezwoleń na wprowadzenie się w oparciu o dokumentację dotyczącą pojazdu lub typu do obrotu. Zezwolenia te potwierdzają wartości parametrów istotnych dla sprawdzenia technicznej zgodności między pojazdem i stałymi instalacjami określonej w TSI. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu zawiera również informacje na temat zgodności pojazdu z właściwymi TSI oraz zbiorami przepisów krajowych, w odniesieniu do tych parametrów: **wyprodukowanego przez wnioskodawcę, zawierającą dokumenty udowadniające:**

— w odniesieniu do podsystemów ruchomych, z których składa się pojazd:

- a) właściwą deklarację weryfikacji zgodną z art. 19;
- b) zgodność techniczną pojazdu;
- c) bezpieczną integrację pojazdu;

— w odniesieniu do pojazdu:

zgodność techniczną pojazdu z sieciami na obszarze użytkowania. [Popr. 90]

Zgodność techniczna jest ustalana na podstawie odpowiednich TSI oraz, w stosownych przypadkach, na podstawie przepisów i rejestrów krajowych. W przypadku gdy konieczne są testy, aby uzyskać dowody zgodności technicznej, krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na użytkowanie pojazdu do celów praktycznej weryfikacji w sieci. Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań, by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku wnioskodawcy. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje środki w celu przeprowadzenia testów.

Bezpieczna integracja podsystemów w obrębie pojazdu jest ustalana na podstawie odpowiednich TSI, wspólnych metod oceny bezpieczeństwa określonych w art. 6 dyrektywy .../.../UE [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei] oraz w stosownych przypadkach – przepisów krajowych. [Popr. 91]

3. Agencja wydaje zezwolenie dla pojazdu po dokonaniu oceny elementów dokumentacji, o których mowa w ust. 2, w z góry określonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich istotnych informacji od wnioskodawcy. W terminie jednego miesiąca Agencja udziela wnioskodawcy informacji na wprowadzenie pojazdu do obrotu może określać warunki użytkowania pojazdu oraz inne ograniczenia temat tego, czy dokumentacja jest kompletna czy nie. Każda negatywna decyzja dotycząca konkretnego wniosku jest należycie uzasadniana.

Zezwolenia są uznawane we wszystkich państwach członkowskich.

Agencja przyjmuje pełną odpowiedzialność za zezwolenia, które wydaje. [Popr. 92]

3a. W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 50a, wnioskodawca może zdecydować się na złożenie wniosku o zezwolenie dla pojazdu do Agencji lub do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa. [Popr. 94]

4. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydaje się w oparciu o dokumentację dotyczącą pojazdu lub typu pojazdu wyprodukowanego przez wnioskodawcę, zawierającą dokumenty stanowiące dowód:

- a) wprowadzenia do obrotu podsystemów ruchomych wchodzących w skład pojazdu zgodnie z art. 19;

Środa, 26 lutego 2014 r.

- b) technicznej zgodności podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzonej w oparciu o właściwe TSI, przepisy krajowe i rejestry;
- e) bezpiecznej integracji podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa określone w art. 6 dyrektywy .../... [w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii]. [Popr. 93]

5. Agencja podejmuje decyzje, o których mowa **Każda decyzja o odmowie wydania zezwolenia dla pojazdu zostaje należycie uzasadniona. Wnioskodawca może w ust. 2, w z góry określonym, rozsądnym terminie jednego miesiąca ; a w każdym razie w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich istotnych informacji. Zezwolenia te są ważne we wszystkich państwach członkowskich. odpowiedzi odmownej, wystąpić, stosownie do przypadku, do Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa o ponowne rozpatrzenie tej decyzji. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę swojej decyzji.** [Popr. 95]

**W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Komisji Odwoławczej wyznaczonej na mocy art. 51 rozporządzenia (UE) nr .../... [ustanawiającego europejską agencję kolejową].** [Popr. 96]

**W przypadku potwierdzenia odmownej decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej wskazanej przez dane państwo członkowskie na mocy art. 17 ust. 3 dyrektywy .../... [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei]. Do celów procedury odwoławczej państwo członkowskie może wyznaczyć organ regulacyjny określony w art. 56 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE <sup>(1)</sup>.** [Popr. 97]

Agencja wydaje szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją przy rozpowszechnianiu tych informacji.

6. Agencja może wydawać zezwolenia na wprowadzenie **zmienić lub cofnąć zezwolenie dla** pojazdu do obrotu dla serii pojazdów. Zezwolenia te są ważne we wszystkich państwach członkowskich, **jeżeli nie spełnia on już warunków, zgodnie z którymi zezwolenie zostało wydane, uzasadniając powody podjęcia takiej decyzji. Agencja niezwłocznie aktualizuje europejski rejestr pojazdów określony w art. 43a.**

**Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa ustali, że dopuszczony pojazd nie spełnia zasadniczych wymagań, niezwłocznie informuje Agencję i wszystkie inne odpowiednie krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Agencja podejmuje decyzję w sprawie niezbędnych środków w terminie jednego miesiąca. W przypadkach wymagających podjęcia prewencyjnych środków nadzwyczajnych Agencja może od razu ograniczyć lub zawiesić zezwolenie przed podjęciem decyzji.** [Popr. 98]

7. Wnioskodawca może wnieść do komisji odwoławczej wyznaczonej na podstawie art. 51 rozporządzenia (UE) nr .../... [ustanawiającego europejską agencję kolejową] odwołanie od decyzji Agencji lub zażalenie na niepodjęcie działania w terminach, o których mowa w ust. 5. **Nie później niż sześć miesięcy od dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 46, odnoszących się do szczegółowych przepisów dotyczących procedury udzielania zezwolenia, co obejmuje:**

- a) **szczegółowe wytyczne opisujące i wyjaśniające wymogi dotyczące zezwolenia dla pojazdu, a także wymagane dokumenty;**
- b) **rozwiązania proceduralne procesu wydawania zezwolenia, takie jak składniki i terminy każdego etapu tego procesu;**
- c) **kryteria oceny dokumentacji wnioskodawcy.** [Popr. 99]

8. W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących pojazdów, dla których wydano już zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu:

- a) nowa deklaracja weryfikacji WE wymagana jest w przypadku określonym w art. 15 ust. 4, oraz

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).



Środa, 26 lutego 2014 r.

b) nowe zezwolenie ~~na wprowadzenie dla~~ pojazdu ~~do obrotu~~ wymagane jest w przypadku dokonania jakiegokolwiek **większych** zmian wartości parametrów uwzględnionych w już wydanym zezwoleniu ~~na wprowadzenie pojazdu do obrotu~~. [Popr. 100]

9. ~~Na wniosek wnioskodawcy zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu może zawierać wyraźne wskazanie sieci lub linii lub grup sieci lub linii, w których lub na których przedsiębiorstwo kolejowe może dopuścić taki pojazd do eksploatacji bez dalszych weryfikacji, kontroli lub badań dotyczących technicznej zgodności między pojazdem a tymi sieciami lub liniami. W takim przypadku wnioskodawca załącza do swojego wniosku dowód technicznej zgodności pojazdu z danymi sieciami lub liniami.~~

~~Wskazanie to może zostać również dodane na wniosek pierwotnego lub kolejnego wnioskodawcy po wydaniu stosownego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu. [Popr. 101]~~

9a. *Zezwolenie dla pojazdu dotyczące jego eksploatacji w ramach infrastruktury kolejowej odizolowanej sieci kolejowej może zostać przyznane również przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, na terenie których dana sieć jest zlokalizowana. W takich przypadkach wnioskodawca może wybrać, czy złożyć wniosek do Agencji, czy do krajowego organu ds. bezpieczeństwa danych państw członkowskich.*

*W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 50a, krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, na terenie których jest zlokalizowana odizolowana sieć kolejowa, ustanawiają wspólne procedury dotyczące zezwolenia dla pojazdu oraz zapewniają wzajemne uznawanie wydanych przez siebie zezwoleń dla pojazdów.*

*Jeżeli z końcem okresu przejściowego, o którym mowa w art. 50a, wspomniane krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie uzgodniły wspólnych procedur dotyczących zezwoleń dla pojazdów ani wzajemnego ich uznawania, zezwolenia, o których mowa w niniejszym artykule, są przyznawane wyłącznie przez Agencję.*

*Jeżeli uzgodnienia w zakresie wspólnych procedur dotyczących zezwoleń dla pojazdów oraz ich wzajemnego uznawania zostały podjęte, po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 50a, krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które posiadają odizolowane sieci kolejowe, mogą kontynuować wydawanie zezwoleń dla pojazdów, a wnioskodawcy mogą nadal wybierać, czy swój wniosek o zezwolenie dla pojazdu złożyć do Agencji, czy do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa.*

*Dziesięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące postępów w osiągnięciu interoperacyjności odizolowanych sieci kolejowych oraz, jeżeli to konieczne, przedkłada stosowne wnioski ustawodawcze. [Popr. 102]*

#### Artykuł 20a

##### Rejestracja pojazdów, które uzyskały zezwolenie

*Przed pierwszym użyciem pojazdu, ale po uzyskaniu zezwolenia na jego eksploatację zgodnie z art. 20, pojazd ten jest wpisywany do rejestru na wniosek jego posiadacza.*

*Jeżeli zezwolenie zostało wydane przez Agencję, pojazd jest rejestrowany w europejskim rejestrze zgodnie z art. 43 a.*

*W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu jest ograniczony do terytorium jednego państwa członkowskiego, a zezwolenie wydał krajowy organ ds. bezpieczeństwa, pojazd jest rejestrowany w krajowym rejestrze pojazdów tego państwa członkowskiego zgodnie z art. 43. [Popr. 103]*

#### Artykuł 21

##### Dopuszczenie Użytkowanie pojazdów do eksploatacji [Popr. 104]

1. *Przedsiębiorstwa Zanim przedsiębiorstwo kolejowe dopuszczają pojazd do eksploatacji wyłącznie po sprawdzeniu — w porozumieniu z zarządcą infrastruktury — technicznej zgodności między pojazdem i trasą oraz bezpiecznej integracji pojazdu z systemem, w którym ma być eksploatowany, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa określone w art. 6 dyrektywy. **użyje pojazdu na obszarze użytkowania określonym w zezwoleniu, zapewnia, przy wykorzystaniu swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, że:** [Popr. 105]*

Środa, 26 lutego 2014 r.

W tym celu dla pojazdów uzyskuje się w pierw

- a) **pojazd uzyskał** zezwolenie na ~~wprowadzenie pojazdu do obrotu~~ zgodnie z art. 20. **i jest należycie zarejestrowany;** [Popr. 106]
- aa) **zgodność techniczna między pojazdem a trasą na podstawie rejestru infrastruktury, odnośnych TSI i wszelkich stosownych informacji, których ma dostarczyć zarządca infrastruktury bezpłatnie i w rozsądnym terminie, jeżeli rejestr infrastruktury nie istnieje lub jest niekompletny; oraz** [Popr. 107]
- ab) **włączenie pojazdu w skład pociągu, w którym ma być eksploatowany na podstawie systemów zarządzania bezpieczeństwem określonych w art. 9 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz TSI dotyczącej eksploatacji i zarządzania.** [Popr. 108]
- 1a. **Aby pomóc przedsiębiorcom kolejowym w sprawdzeniu technicznej zgodności oraz bezpiecznej integracji pojazdu z trasą (trasami), zarządca infrastruktury, na wniosek przedsiębiorców kolejowych, przekazuje im dodatkowe informacje dotyczące właściwości trasy (tras).** [Popr. 109]

2. Przedsiębiorstwo kolejowe powiadamia o swoich decyzjach dotyczących ~~dopuszczenia eksploatacji~~ **eksploatacji** pojazdów do eksploatacji Agencję, zarządcę infrastruktury oraz właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Decyzje te odnotowuje się w krajowych rejestrach **krajowym rejestrze** pojazdów, o których ~~którym~~ **którym** mowa w art. 43, **oraz w europejskim rejestrze, o którym mowa w art. 43a.** [Popr. 110]

3. ~~W przypadku odnowienia lub modernizacji istniejących pojazdów nowa deklaracja weryfikacji WE jest wymagana w sytuacji określonej w art. 15 ust. 4. Ponadto nowa decyzja przedsiębiorstwa kolejowego w sprawie dopuszczenia tych pojazdów do eksploatacji jest wymagana, w przypadku gdy:~~

- a) ~~przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu, lub~~
- b) ~~wymagają tego właściwe TSI.~~ [Popr. 111]

## Artykuł 22

### Zezwolenie na ~~wprowadzenie typów pojazdów do obrotu~~ **typ pojazdu** [Popr. 112]

1. Agencja **lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa w okresie przejściowym, o którym mowa w art. 50a**, wydaje zezwolenia na ~~wprowadzenie typów~~ **typy** pojazdów ~~do obrotu~~. [Popr. 113]

Agencja ~~wydaje~~ **i krajowe organy ds. bezpieczeństwa wydają** szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu uzyskania zezwolenia na ~~wprowadzenie typów pojazdów do obrotu~~ **typ pojazdu**. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących ~~zezwolenia na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu~~ **tych zezwoleń**, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją przy rozpowszechnianiu tych informacji. [Popr. 114]

2. Jeżeli jednak Agencja ~~wydaje~~ zezwolenie **dla pojazdu jest wydawane przez Agencję lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, zezwolenie** na ~~wprowadzenie typ~~ **typ** pojazdu ~~do obrotu~~, **musi być wydane** jednocześnie ~~wydaje~~ zezwolenie na ~~wprowadzenie~~ **typ** pojazdu ~~do obrotu~~. [Popr. 115]

3. Pojazd zgodny z typem pojazdu, dla którego wydano już zezwolenie na ~~wprowadzenie~~ **typ** pojazdu ~~do obrotu~~, otrzymuje, bez dalszych kontroli, zezwolenie na ~~wprowadzenie~~ **typ** pojazdu ~~do obrotu~~ na podstawie deklaracji zgodności z tym typem przedłożonej przez wnioskodawcę. [Popr. 116]

4. W przypadku zmian jakichkolwiek istotnych przepisów TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na ~~wprowadzenie typ~~ **typ** pojazdu ~~do obrotu~~, TSI lub krajowe przepisy stanowią, czy już przyznane zezwolenie na ~~wprowadzenie typ~~ **typ** pojazdu ~~do obrotu~~ nadal obowiązuje, czy też musi zostać odnowione. Jeżeli zezwolenie to musi zostać odnowione, kontrole przeprowadzone przez Agencję mogą wyłącznie dotyczyć zmienionych przepisów. Odnowienie zezwolenia na ~~wprowadzenie typ~~ **typ** pojazdu ~~do obrotu~~ nie ma wpływu na zezwolenia na ~~wprowadzenie~~ **typ** pojazdu ~~do obrotu~~ już wydane na podstawie uprzedniego zezwolenia na ~~wprowadzenie typ~~ **typ** pojazdu ~~do obrotu~~. [Popr. 117]

Środa, 26 lutego 2014 r.

5. Deklarację zgodności z typem sporządza się zgodnie z decyzją 2010/713/UE.
6. 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 oceny zgodności określonymi w modułach B+D oraz B+F decyzji 768/2008/WE. W stosownych przypadkach Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające doraźne moduły oceny zgodności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.
7. Zezwolenie na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu rejestruje się w europejskim rejestrze zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu, o którym mowa w art. 44.

### Artykuł 22a

#### Współpraca między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

*Do celów art. 18, 20 i 22 Agencja może zawrzeć porozumienia o współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 69 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].*

*Porozumienia te mogą być umowami szczegółowymi lub umowami ramowymi oraz mogą być zawierane przez jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub większą ich liczbę. Zawierają one szczegółowy opis zadań i warunków osiągania wymiernych wyników, a także określają terminy ich osiągania i szczegółowe informacje na temat struktury rozdziału opłat wnoszonych przez wnioskodawcę.*

*Mogą one także zawierać szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy w przypadku sieci wymagających szczególnej fachowości z racji geograficznego rozmieszczenia zaawansowanych ERTMS, ze względu na inny prześwit toru lub ze względów historycznych, mając na celu ograniczenie kosztów i obciążeń administracyjnych ponoszonych przez wnioskodawcę. Ustalenia te są wypracowywane, zanim Agencja zostanie upoważniona do przyjmowania wniosków zgodnie z niniejszą dyrektywą, a w każdym razie w terminie sześciu miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.*

*Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 46 w odniesieniu do takich porozumień o współpracy. Takie akty delegowane przyjmuje się najpóźniej sześć miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.*

*Pięć lat po zawarciu pierwszego porozumienia o współpracy, a następnie co trzy lata Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające porozumienia o współpracy zawarte przez Agencję. [Popr. 118]*

## ROZDZIAŁ VI

### NOTYFIKOWANIE JEDNOSTEK OCENIAJĄCYCH ZGODNOŚĆ

#### Artykuł 23

##### Notyfikacja

Państwa członkowskie są zobowiązane notyfikować Komisji i pozostałym państwom członkowskim jednostki autoryzowane do wykonywania zadań w zakresie oceny zgodności w charakterze stron trzecich na podstawie niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 24

##### Organy notyfikujące

1. Państwa członkowskie wyznaczają organ notyfikujący, który odpowiada za opracowanie i stosowanie procedur koniecznych do oceny i notyfikowania jednostek oceniających zgodność oraz za monitorowanie jednostek notyfikowanych, w tym za zgodność z przepisami art. 27–29.

Środa, 26 lutego 2014 r.

2. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że ocena oraz monitorowanie, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane przez krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 765/2008 oraz zgodnie z nimi.
3. W przypadku gdy organ notyfikujący przekazuje lub w inny sposób powierza ocenę, notyfikację lub monitorowanie, o których mowa w ust. 1, podmiotowi, który nie jest instytucją rządową, upoważniony podmiot posiada osobowość prawną oraz stosuje się do wymagań określonych w art. 25. Taki podmiot musi być posiadać mechanizm umożliwiający pokrycie zobowiązań wynikających z działalności, którą prowadzi.
4. Organ notyfikujący ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podmiot, o którym mowa w ust. 3.

## Artykuł 25

## Wymagania dotyczące organów notyfikujących

1. Organ notyfikujący musi być ustanowiony w sposób niepowodujący konfliktu interesów między organem notyfikującym a jednostkami oceniającymi zgodność.
2. Sposób organizacji i funkcjonowania organu notyfikującego musi zapewniać bezstronność i neutralność jego działalności.
3. Sposób organizacji organu notyfikującego musi zapewniać, aby decyzja dotycząca notyfikowania jednostki oceniającej zgodność była podejmowana przez kompetentne osoby spoza grona osób przeprowadzających ocenę.
4. Organ notyfikujący nie może oferować ani realizować żadnych działań pozostających w gestii jednostek oceniających zgodność, ani nie może świadczyć usług w zakresie konsultacji na zasadach komercyjnych, konkurując z innymi podmiotami.
5. Organ notyfikujący zapewnia poufność informacji, które otrzymuje.
6. Organ notyfikujący musi dysponować odpowiednią liczbą pracowników posiadających kompetencje do właściwego wykonywania swoich zadań.

## Artykuł 26

## Obowiązki organów notyfikujących w zakresie informowania

Państwa członkowskie informują Komisję o swoich procedurach oceny i notyfikowania jednostek oceniających zgodność i monitorowania jednostek notyfikowanych oraz o wszelkich zmianach w tym zakresie.

Komisja udostępnia te informacje do wiadomości publicznej.

## Artykuł 27

## Wymagania dotyczące jednostek oceniających zgodność

1. Do celów notyfikacji jednostka oceniająca zgodność musi spełniać wymagania określone w ust. 2–7 oraz w art. 28 i 29. Wymagania te mają również zastosowanie do jednostek wyznaczonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 13 ust. 4.
2. Jednostka oceniająca zgodność musi być powołana na podstawie prawa krajowego i posiadać osobowość prawną.
3. Jednostka oceniająca zgodność musi być zdolna do realizacji zadań związanych z oceną zgodności, przydzielonych jej na mocy odpowiedniej TSI, do których została notyfikowana, niezależnie od tego, czy dana jednostka oceniająca zgodność wykonuje wspomniane zadania samodzielnie, czy są one realizowane w jej imieniu i na jej odpowiedzialność.

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

- a) niezbędnymi pracownikami posiadającymi wiedzę techniczną oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie do realizacji zadań związanych z oceną zgodności;
- b) odpowiednimi opisami procedur, zgodnie z którymi przeprowadza się ocenę zgodności, w celu zagwarantowania przejrzystości i powtarzalności tych procedur. Jednostka prowadzi odpowiednią politykę i posiada stosowne procedury, dzięki którym możliwe jest odróżnienie zadań wykonywanych w charakterze notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność od wszelkiej innej działalności;

Środa, 26 lutego 2014 r.

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

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

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

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

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

7. Jednostka oceniająca zgodność bierze udział w działalności grupy roboczej ad hoc w ramach europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), określonej w art. 25 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji], lub zapewnia informowanie o tej działalności swoich pracowników zajmujących się oceną zgodności. Jednostka ta stosuje wytyczne opracowane w wyniku prac tej grupy. W przypadku gdy jednostka oceniająca zgodność uzna te wytyczne za niewłaściwe lub niemożliwe do stosowania, przekazuje swoje uwagi grupie roboczej ad hoc ERTMS odpowiedzialnej za stałą poprawę jakości tych wytycznych celem ich omówienia.

#### Artykuł 28

##### Bezstronność jednostek oceniających zgodność

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

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

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

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

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

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

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

#### Artykuł 29

##### Pracownicy jednostek oceniających zgodność

1. Pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności muszą posiadać:
  - a) gruntowne wykształcenie techniczne i zawodowe, obejmujące całą działalność związaną z oceną zgodności w zakresie będącym przedmiotem notyfikacji, **a także wykształcenie w zakresie kwestii związanych z ułatwianiem dostępu; [Popr. 119]**
  - b) dostateczną znajomość wymagań dotyczących ocen, które wykonują, oraz odpowiednie uprawnienia do dokonywania takich ocen;
  - c) odpowiednią znajomość i zrozumienie zasadniczych wymagań, mających zastosowanie norm zharmonizowanych oraz stosownych przepisów odpowiedniego unijnego prawodawstwa i przepisów wdrażających;
  - d) umiejętności wymagane do sporządzania certyfikatów, zapisów i sprawozdań dokumentujących wykonanie ocen.
2. Wynagrodzenie ścisłego kierownictwa jednostki oceniającej zgodność oraz jej pracowników wykonujących ocenę nie może zależeć od liczby wykonanych ocen ani od wyników tych ocen.

#### Artykuł 30

##### Domniemanie zgodności jednostki oceniającej zgodność

Jeżeli jednostka oceniająca zgodność może wykazać, że spełnia kryteria ustanowione w odpowiednich normach zharmonizowanych lub ich częściach, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, to jednostka ta spełnia wymagania określone w art. 27–29 na zasadzie domniemania, jeżeli odpowiednie normy zharmonizowane obejmują te wymagania.

#### Artykuł 31

##### Spółki zależne jednostek oceniających zgodność i podzlecane zadania przez jednostki oceniające zgodność

1. W przypadku gdy notyfikowana jednostka oceniająca zgodność podzleca określone zadania związane z oceną zgodności lub korzysta z usług spółki zależnej, jest ona zobowiązana zapewnić, aby podwykonawca lub spółka zależna spełniali wymagania określone w art. 27–29, oraz odpowiednio poinformować organ notyfikujący.
2. Jednostka notyfikowana ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub spółki zależne, niezależnie od tego, gdzie prowadzą swoją działalność.
3. Działalność jednostek notyfikowanych może być podzlecana lub wykonywana przez spółkę zależną wyłącznie za zgodą klienta.
4. Jednostka notyfikowana jest zobowiązana przechowywać do dyspozycji organu notyfikującego odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kompetencji podwykonawcy lub spółki zależnej oraz prac wykonywanych przez podwykonawcę lub spółkę zależną na mocy odpowiedniej TSI.

#### Artykuł 32

##### Akredytowane jednostki własne

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

2. Akredytowana jednostka własna musi spełniać następujące wymogi:
  - a) musi być akredytowana zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 765/2008;
  - b) jednostka i jej pracownicy muszą mieć wyznaczone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posiadać zależność służbową w ramach organizacji macierzystej, która zapewnia jej bezstronność i być w stanie wykazać ją wobec odpowiedniej krajowej jednostki akredytującej;
  - c) jednostka i jej pracownicy nie mogą odpowiadać za projektowanie, produkcję, dostawę, instalację, obsługę lub konserwację ocenianych przez nich produktów oraz nie mogą się angażować w żadną działalność, która mogłaby uchybiać niezależności ich opinii oraz rzetelności oceny;
  - d) jednostka świadczy usługi wyłącznie na rzecz organizacji, do której przynależy.
3. Akredytowane jednostki własne nie podlegają notyfikacji państwom członkowskim i Komisji, natomiast na żądanie informacja o ich akredytacji jest przekazywana organowi notyfikującemu przez przedsiębiorstwo lub krajową jednostkę akredytującą.

### Artykuł 33

#### Wniosek o notyfikację

1. Jednostka oceniająca zgodność przedkłada wniosek o notyfikację organowi notyfikującemu państwa członkowskiego, w którym prowadzi działalność.
2. Do wniosku załącza się opis działalności związanej z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności oraz produktu lub produktów, w odniesieniu do których dana jednostka uważa się za kompetentną, jak również certyfikat akredytacji, jeżeli jest w posiadaniu, wydany przez krajową jednostkę akredytującą, potwierdzający, że dana jednostka oceniająca zgodność spełnia wymagania ustanowione w art. 27–29.
3. Jeżeli jednostka oceniająca zgodność nie może dostarczyć certyfikatu akredytacji, zobowiązana jest przedłożyć organowi notyfikującemu wszystkie dowody w formie dokumentów, konieczne do sprawdzenia, uznania i regularnego monitorowania jej zgodności z wymaganiami ustanowionymi w art. 27–29.

### Artykuł 34

#### Procedura notyfikacji

1. Organ notyfikujący może notyfikować wyłącznie jednostki oceniające zgodność, które spełniają wymagania ustanowione w art. 27–29.
2. Jednostki te notyfikuje on Komisji i pozostałym państwom członkowskim z wykorzystaniem systemu notyfikacji elektronicznej, opracowanego i zarządzanego przez Komisję.
3. Do notyfikacji załącza się wszystkie szczegółowe informacje dotyczące działalności związanej z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności, produktu lub produktów będących przedmiotem notyfikacji, oraz stosowne poświadczenie kompetencji.
4. W przypadku gdy podstawy notyfikacji nie stanowi certyfikat akredytacji określony w art. 33 ust. 2, organ notyfikujący przedkłada Komisji i pozostałym państwom członkowskim niezbędne dokumenty potwierdzające kompetencje jednostki oceniającej zgodność oraz wprowadzone ustalenia gwarantujące, że jednostka ta będzie systematycznie monitorowana i będzie nadal spełniać wymagania określone w art. 27–29.
5. Dana jednostka może prowadzić działalność notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność wyłącznie pod warunkiem, że Komisja i pozostałe państwa członkowskie nie zgłosiły zastrzeżeń w terminie dwóch tygodni od notyfikacji w przypadku korzystania z certyfikatu akredytacji, a w terminie dwóch miesięcy od notyfikacji w przypadku niekorzystania z akredytacji.
6. Wszelkie kolejne zmiany w notyfikacji należy notyfikować Komisji i pozostałym państwom członkowskim.

Środa, 26 lutego 2014 r.

## Artykuł 35

## Numery identyfikacyjne i wykaz notyfikowanych jednostek oceniających zgodność

1. Komisja przydziela notyfikowanej jednostce oceniającej zgodność numer identyfikacyjny.

Notyfikowanej jednostce oceniającej zgodność przydziela się jeden numer identyfikacyjny, nawet jeśli dana jednostka jest notyfikowana na podstawie kilku aktów Unii.

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

Komisja zapewnia stałą aktualizację tego wykazu.

## Artykuł 36

## Zmiany w notyfikacji

1. W przypadku gdy organ notyfikujący stwierdza lub otrzymuje informację, że notyfikowana jednostka oceniająca zgodność przestała spełniać wymagania określone w art. 27–29 lub nie wypełnia swoich obowiązków, organ notyfikujący ogranicza, zawiesza lub wycofuje notyfikację, zależnie od sytuacji oraz w zależności od wagi niespełnienia wymagań lub niewypełnienia obowiązków. Niezwłocznie informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

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

## Artykuł 37

## Kwestionowanie kompetencji jednostek notyfikowanych

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

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

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

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

## Artykuł 38

## Obowiązki jednostek notyfikowanych w zakresie dotyczącym ich działalności

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

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

Przy wykonywaniu swoich zadań jednostki te działają jednak zgodnie z celem, jakim jest ocena zgodności produktu z przepisami niniejszej dyrektywy.



Środa, 26 lutego 2014 r.

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

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

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

#### Artykuł 39

##### Obowiązki jednostek notyfikowanych w zakresie informowania

1. Jednostki notyfikowane informują organ notyfikujący:

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

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

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

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

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

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

#### Artykuł 40

##### Wymiana doświadczeń

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

#### Artykuł 41

##### Koordynacja jednostek notyfikowanych

Komisja zapewnia wprowadzenie i realizację właściwej koordynacji i współpracy jednostek notyfikowanych na mocy niniejszej dyrektywy, w formie sektorowej grupy jednostek notyfikowanych. Agencja wspiera działalność jednostek notyfikowanych zgodnie z art. 20 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji].

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

## ROZDZIAŁ VII

## REJESTRY

## Artykuł 42

## System numerowania pojazdów

1. Każdy pojazd dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei Unii posiada europejski numer pojazdu (EVN) przyznany przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy ze względu na dane terytorium, przed pierwszym dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji **Agencję wraz z zezwoleniem**. [Popr. 120]
2. Przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące pojazd zapewnia oznakowanie pojazdu przyznanym numerem EVN **i ponosi odpowiedzialność za odpowiednią rejestrację pojazdu**. [Popr. 121]
3. EVN jest określony w decyzji Komisji 2007/756/WE<sup>(1)</sup>.
4. Pojazdowi nadaje się EVN tylko raz, chyba że w decyzji 2007/756/WE 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 Unii, państwa członkowskie mogą zaakceptować pojazdy dające się jednoznacznie zidentyfikować zgodnie z innym systemem kodowania.

## Artykuł 43

## 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 krajowych organów ds. bezpieczeństwa i jednostek dochodzeniowych określonych w art. 16 i 21 dyrektywy [...]/... w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w Unii]; powinien być on także na uzasadniony wniosek dostępny dla organów kontrolnych określonych w art. 55 i 56 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego<sup>(2)</sup>, oraz dla Agencji, przedsiębiorstwa kolejowego i zarządców infrastruktury, a także osób/organizacji zajmujących się rejestracją pojazdów lub określonym w rejestrze: **jawni**. [Popr. 122]
2. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu do krajowych rejestrów pojazdów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

**2a. Dla każdego pojazdu rejestr zawiera przynajmniej następujące informacje:****a) europejski numer pojazdu (EVN);****b) odnośniki do deklaracji weryfikacji WE i podmiotu, który ją wydał;**

<sup>(1)</sup> 2007/756/WE: 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 (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

Środa, 26 lutego 2014 r.

c) *dane identyfikacyjne posiadacza oraz właściciela pojazdu;*

d) *wszelkie ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;*

e) *podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.* [Popr. 123]

3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego bezzwłocznie zawiadamia krajowy organ ds. bezpieczeństwa każdego państwa członkowskiego, w którym pojazd ~~został dopuszczony do eksploatacji~~ **był używany**, o wszelkich zmianach danych wprowadzonych do krajowego rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji. [Popr. 124]

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. [Popr. 125]

5. W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji po raz pierwszy w państwie trzecim, a następnie ~~dopuszczonych do eksploatacji~~ **używanych** w danym państwie członkowskim, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu poprzez krajowy rejestr pojazdów ~~lub na podstawie przepisów umowy międzynarodowej.~~ [Popr. 126]

5a. *Krajowe rejestry pojazdów należy wcielić do europejskiego rejestru pojazdów po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 50a, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 20 ust. 9a, na mocy warunków ustanowionych w tym artykule. Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, standardowy format dokumentu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.* [Popr. 127]

#### Artykuł 43a

##### Europejski rejestr pojazdów

1. *Agencja prowadzi rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji w Unii. Rejestr ten spełnia następujące kryteria:*

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

b) *jest prowadzony i aktualizowany przez Agencję;*

c) *jest jawny.*

2. *Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych oraz zasad wprowadzania danych i uzyskiwania wglądu do europejskich rejestrów pojazdów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.*

3. *Posiadacz dowodu rejestracyjnego bezzwłocznie zawiadamia Agencję o wszelkich zmianach danych wprowadzanych do europejskiego rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji.*

4. *Dla każdego pojazdu rejestr zawiera przynajmniej następujące informacje:*

a) *europejski numer pojazdu (EVN);*

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

c) *odniesienie do europejskiego rejestru typu pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 44;*

d) *dane identyfikacyjne posiadacza oraz właściciela pojazdu;*

e) *wszelkie ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;*

f) *podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.*

*Zawsze gdy Agencja wydaje, odnawia, zawiesza lub wycofuje zezwolenie dla pojazdu, dokonuje ona niezwłocznie stosownej aktualizacji rejestru.*

Środa, 26 lutego 2014 r.

5. *W przypadku pojazdów użytkowanych po raz pierwszy w państwie trzecim, a następnie użytkowanych w państwie członkowskim, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu, w tym przynajmniej danych dotyczących posiadacza pojazdu, jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie oraz ograniczeń sposobu użytkowania pojazdu, poprzez europejski rejestr pojazdów lub na podstawie postanowień umowy międzynarodowej.* [Popr. 128]

## Artykuł 44

## Europejski rejestr zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu

1. Agencja tworzy i prowadzi rejestr zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu wydanych zgodnie z art. 22. Rejestr ten spełnia następujące kryteria:

- a) jest publiczny i dostępny drogą elektroniczną;
- b) jest zgodny z ogólną specyfikacją, o której mowa w ust. 3.
- e) ~~jest połączony ze wszystkimi krajowymi rejestrami pojazdów.~~ [Popr. 129]

2. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu do rejestru zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

**2a. Rejestr ten zawiera co najmniej następujące informacje w odniesieniu do każdego typu pojazdu:**

- a) **charakterystykę techniczną danego typu pojazdu określoną w stosownej TSI;**
- b) **nazwę producenta;**
- c) **daty i numery referencyjne kolejnych zezwoleń dla tego typu pojazdu, w tym wszelkie ograniczenia lub cofnięcia zezwoleń;**
- d) **opis cech konstrukcyjnych przystosowujących pojazd do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób niepełnosprawnych;**
- e) **dane identyfikacyjne właściciela oraz posiadacza pojazdu.**

**W przypadku gdy Agencja wydaje, odnawia, zmienia, zawieszka lub wycofuje zezwolenie na dopuszczenie typów pojazdów do eksploatacji, dokonuje ona niezwłocznie stosownej aktualizacji rejestru.** [Popr. 130]

## Artykuł 45

## Rejestr infrastruktury

1. Każde państwo członkowskie ~~publikuje rejestr~~ **zapewnia publikację rejestru** infrastruktury ~~zawierający zawierają- cego~~ wartości parametrów sieciowych każdego podsystemu lub części danego podsystemu. [Popr. 131]

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

3. Rejestr infrastruktury może określać warunki korzystania ze stałych instalacji oraz inne ograniczenia, **w tym ograniczenia tymczasowe, które mają być stosowane przez okres dłuższy niż 6 miesięcy.** [Popr. 132]

4. Każde państwo członkowskie ~~aktualizuje rejestr~~ **zapewnia aktualizację rejestru** infrastruktury zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji 2011/633/UE<sup>(1)</sup>. [Popr. 133]

<sup>(1)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1).

Środa, 26 lutego 2014 r.

5. Z rejestrem infrastruktury ~~mogą być~~ **są** również powiązane inne rejestry, takie jak rejestr dotyczący dostępności **dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej możliwości poruszania się.** [Popr. 134]

6. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu do rejestru infrastruktury. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

## ROZDZIAŁ VIII

### PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

#### Artykuł 46

##### Wykonywanie przekazanych uprawnień

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

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2 i, art. 5 ust. 10, **art. 8 ust. 2, art. 15 ust. 7a, art. 20 ust. 7 i art. 22a ust. 4**, powierza się Komisji na ~~czas nieokreślony od dnia~~ **okres pięciu lat od** daty wejścia w życie niniejszej ~~dyrektywy~~ **dyrektywy**.

**Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.** [Popr. 135]

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 10, **art. 8 ust. 2, art. 15 ust. 7a, art. 20 ust. 7 oraz art. 22a ust. 4**, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

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

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 10, **art. 8 ust. 2, art. 15 ust. 7a, art. 20 ust. 7 oraz art. 22a ust. 4** wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### Artykuł 47

##### Tryb pilny

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzi w życie niezwłocznie i mają zastosowanie, dopóki nie zostanie wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 2. Przekazując akt delegowany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie podaje się powody zastosowania trybu pilnego.

2. Parlament Europejski albo Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 46 ust. 5. W takim przypadku Komisja uchyla akt niezwłocznie po doręczeniu przez Parlament Europejski lub Radę decyzji o sprzeciwie.

Środa, 26 lutego 2014 r.

## Artykuł 48

## Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE<sup>(1)</sup>. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

## Artykuł 49

## 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. 6., 11 i 16 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 49a

## Sankcje

**Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 46a w celu ustanowienia systemu sankcji za niedotrzymanie przez Agencję terminów na podjęcie decyzji przewidzianych w postanowieniach niniejszego rozporządzenia. Jednocześnie ustanawia ona system odszkodowań stosowany w przypadkach, gdy Komisja Odwoławcza przewidziana w rozporządzeniu (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji] orzeknie na korzyść adresata decyzji wydanej przez Agencję. Sankcje i system odszkodowań powinny być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające oraz nie powinny być dyskryminacyjne. [Popr. 136]**

## Artykuł 50

## Sprawozdania i informacje

1. Co trzy lata, a po raz pierwszy ~~trzy~~ **dwa** lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy, 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. 7 oraz stosowania rozdziału V. **W zależności od wyników sprawozdania Komisja proponuje poprawę lub wzmocnienie roli Agencji we wdrażaniu interoperacyjności. [Popr. 137]**

**1a. Dwa lata po publikacji niniejszej dyrektywy i po konsultacji z licznymi podmiotami, których to dotyczy, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z działalności Agencji oraz postępów poczynionych przez nią w wypełnianiu jej nowych zadań. [Popr. 138]**

2. Agencja opracowuje oraz regularnie aktualizuje narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek państwa członkowskiego, **Parlamentu Europejskiego** lub Komisji, ogólnej charakterystyki poziomu interoperacyjności systemu kolei. Narzędzie to wykorzystuje informacje dostępne w rejestrach przewidzianych w rozdziale VII. **[Popr. 139]**

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

### Artykuł 50a

#### System przejściowy

*Bez uszczerbku dla art. 20 ust. 9a, począwszy od upływu czterech lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy zezwolenia, o których mowa w art. 20 i 22, są wydawane przez Agencję. Podczas tego okresu przejściowego zezwolenia mogą być wydawane przez Agencję lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, w zależności od wyboru dokonanego przez wnioskodawcę.*

*Agencja będzie miała możliwości organizacyjne i doświadczenie niezbędne do pełnienia wszystkich jej funkcji zgodnie z art. 18, 20 i 22 najpóźniej cztery lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.*

*W celu wypełniania swoich obowiązków Agencja może zawierać porozumienia o współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 22a. [Popr. 140]*

### Artykuł 51

#### Przejściowy system regulujący dopuszczanie pojazdów do eksploatacji

1. Państwa członkowskie mogą nadal stosować przepisy określone w rozdziale V dyrektywy 2008/57/WE do dnia ~~dwu~~ **roku** od daty wejścia w życie]. [Popr. 141]
2. Zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji wydane zgodnie z ust. 1, 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.
3. Pojazdy, dla których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z ust. 1 i 2, aby mogły być eksploatowane w sieci lub sieciach nie objętych wydanym dla nich zezwoleniem, muszą uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Dopuszczenie do eksploatacji w tych dodatkowych sieciach następuje zgodnie z przepisami art. 21.

### Artykuł 52

#### Inne przepisy przejściowe

Załączniki IV, V, VI, VII i IX do dyrektywy 2008/57/WE stosuje się do daty rozpoczęcia stosowania odnośnych aktów ~~wykonawczych~~ **delegowanych**, o których mowa w art. 8 ust. 2 i **art. 15 ust. 7 lit. a) oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 14 ust. 8, art. 15 ust. 7 i art. 7 ust. 3** niniejszej dyrektywy. [Popr. 142]

### Artykuł 53

#### Zalecenia i opinie Agencji

Zgodnie z art. 15 rozporządzenia (UE) nr .../... [rozporządzenie w sprawie Agencji] Agencja przekazuje zalecenia i opinie do celów stosowania niniejszej dyrektywy. Te zalecenia i opinie stanowią będą podstawę jakiegokolwiek środka Unii przyjętego na podstawie niniejszej dyrektywy.

### Artykuł 54

#### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1, art. 2, art. 7 ust. 1–4, art. 11 ust. 1, art. 13, art. 14 ust. 1–7, art. 15 ust. 1–6, art. 17–21, art. 22 ust. 3–7, art. 23–36, art. 37 ust. 2, art. 38, art. 39, art. 41–43, art. 45 ust. 1–5, art. 51 i załączników I–III najpóźniej do dnia ~~dwu~~ **roku** po dniu wejścia w życie]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych środków oraz tabelę korelacji między tymi środkami a niniejszą dyrektywą. Tabele korelacji są konieczne, aby umożliwić wszystkim zainteresowanym stronom jednoznaczną identyfikację odpowiednich przepisów stosowanych na poziomie krajowym w celu wykonania niniejszej dyrektywy. [Popr. 143]

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

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

3. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania art. 13, art. 14 ust. 1–7, art. 15 ust. 1–6, art. 17–21, art. 42, art. 43, art. 45 ust. 1–5 i art. 51 niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypru i Republiki Malty, dopóki na ich terytorium nie powstanie system kolei.

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

#### Artykuł 55

##### Uchylenie

Dyrektywa 2008/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A traci moc od dnia ~~dwadzieścia rok~~ po dacie wejścia w życie], bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw, określonych w załączniku IV część B. **[Popr. 144]**

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

#### Artykuł 56

##### Wejście w życie

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

Art. 3–10, art. 11 ust. 2, 3 i 4, art. 12 i art. 16 stosuje się od [dnia przypadającego dwa lata po dniu wejścia w życie].

#### Artykuł 57

##### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący*

\_\_\_\_\_



Środa, 26 lutego 2014 r.

## ZAŁĄCZNIK I

### Elementy systemu kolei Unii

#### 1. Sieć

Do celów niniejszej dyrektywy sieć Unii obejmuje **sieć kolei dużych prędkości określonych w lit. a), b) i c) oraz sieć kolei konwencjonalnych określonych w lit. od d) do i), a są to następujące elementy:**

- a) specjalnie wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h, **a umożliwiające przejazd z prędkością przekraczającą 300 km/h w odpowiednich warunkach,**
- b) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h,
- c) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana w każdym przypadku. Ta kategoria obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywni itp., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną,
- d) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego,
- e) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego),
- f) konwencjonalne linie przewidziane na potrzeby przewozów towarowych,
- g) pasażerskie węzły przesiadkowe,
- h) towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi,
- i) linie łączące powyższe elementy. **[Popr. 145]**

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

#### 2. Pojazdy

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

- lokomotywy i tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczną, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczną, wagony pasażerskie;
- **pojazdy stworzone do poruszania się z prędkością co najmniej 250 km/h na liniach specjalnie wybudowanych dla dużych prędkości, a umożliwiających osiągnięcie prędkości przekraczającej 300 km/h w odpowiednich warunkach; albo**
- **pojazdy stworzone do poruszania się z prędkością rzędu 200 km/h na liniach dużych prędkości, liniach specjalnie wybudowanych dla dużych prędkości lub specjalnie przystosowanych do dużych prędkości, o ile są one kompatybilne z możliwościami takich 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, muszą spełniać 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. [Popr. 146]**

- wagony towarowe, w tym **niskie** pojazdy przeznaczone **dla całej sieci i pojazdy przeznaczone** do przewozu samochodów ciężarowych; **[Popr. 147]**

---

Środa, 26 lutego 2014 r.

— pojazdy specjalne takie jak maszyny torowe.

Każda z powyższych kategorii może być podzielona na:

— pojazdy do użytku międzynarodowego,

— pojazdy do użytku krajowego.

TSI określają wymagania służące zapewnieniu bezpiecznej eksploatacji tych pojazdów na liniach różnych kategorii.

---

Środa, 26 lutego 2014 r.

## 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.), elementy stacji związane z koleją (w tym drzwi wejściowe, perony, strefy dostępu, punkty usługowe, toalety i systemy informacyjne, a także ich funkcje ułatwiające dostęp osobom o ograniczonej możliwości poruszania się i osobom niepełnosprawnym), 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.

##### 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 przewozów kolejowych każdego rodzaju.

Środa, 26 lutego 2014 r.

## 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 funkcji ułatwiających dostęp dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się i osób niepełnosprawnych), 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.

---

Środa, 26 lutego 2014 r.

### 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 unijnymi.

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.

1.4.4. Funkcjonowanie systemu kolei musi opierać się na przestrzeganiu istniejących przepisów w zakresie poziomu hałasu.

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.

Środa, 26 lutego 2014 r.

### 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.

## 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.

### 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 ciepłej nie może szkodzić środowisku naturalnemu ponad określone limity.

#### 2.2.3. Zgodność techniczna

Systemy dostaw energii elektrycznej/ciepłej muszą:

- umożliwiać osiągnięcie przez pociągi określonego stopnia wydajności,
- w przypadku systemu dostaw energii elektrycznej być zgodne 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.

Środa, 26 lutego 2014 r.

#### 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 inżynierskich oraz systemów sygnalizacji.

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

W przypadku niebezpieczeństwa urządzenia muszą umożliwiać pasażerom poinformowanie o nim maszynisty; ~~a obsłudze~~ **raz zwrócenie się do obsługi** towarzyszącej kontakt z maszynistą. [Popr. 148]

~~Drzwi zewnętrzne muszą być wyposażone w system~~ **Należy zapewnić bezpieczne wsiadanie i wysiadanie z pociągu. Mechanizmy** otwierania i zamykania **gwarantujące drzwi zewnętrznych, szerokość odstępu między peronem i pociągiem oraz procedura odprawy pociągu muszą gwarantować** bezpieczeństwo pasażerów. **Pociągi muszą być skonstruowane w sposób uniemożliwiający jazdę trzymając się za zewnętrzne części pociągu.** [Popr. 149]

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 **Pociągi muszą być skonstruowane w sposób uniemożliwiający jazdę trzymając się za zewnętrzne części pociągu.** [Popr. 150]

**W pociągach i na peronach należy przekazywać pasażerom krótkie i łatwo zrozumiałe komunikaty, informujące o niezbędnych regulacjach lokalnych (zakazy wstępu, wejście, wyjście, zasady zachowania, dostępność/ułatwienia dla osób niepełnosprawnych ruchowo, znaczenie znaków ostrzegawczych, miejsca niebezpieczne itd.)** [Popr. 151]

##### 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 **i topograficznych.** [Popr. 152]

##### 2.4.4. Urządzenia nadzoru

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

## 2.5. Utrzymanie

## 2.5.1. Zdrowie i bezpieczeństwo

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

## 2.5.2. Ochrona środowiska naturalnego

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

## 2.5.3. Zgodność techniczna

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

## 2.6. Ruch kolejowy

## 2.6.1. Bezpieczeństwo

Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów oraz , personelu pokładowego, **personelu nadzoru technicznego, dyżurnego ruchu** i personelu w centrach kontrolnych musi zapewniać bezpieczne funkcjonowanie sieci, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług transgranicznych i krajowych. **Należy dążyć do stworzenia na szczeblu Unii systemu kształcenia na najwyższym poziomie, potwierdzanego zaawansowanymi kompetencjami.** [Popr. 153]

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.

## 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.



**Środa, 26 lutego 2014 r.**

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.

---

Środa, 26 lutego 2014 r.

## ZAŁĄCZNIK IV

## CZĘŚĆ A

Wykaz uchylonych dyrektyw  
wraz ze zmianami  
(o których mowa w art. 55)

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

## CZĘŚĆ B

Terminy transpozycji do prawa krajowego  
(o których mowa w art. 55)

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

Środa, 26 lutego 2014 r.

## ZAŁĄCZNIK V

## TABELA KORELACJI

Dyrektywa 2008/57/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2 lit. a)–z)	Artykuł 2 pkt 1–24
——	Artykuły 2 pkt 25–41
Artykuł 3	——
Artykuł 4	Artykuł 3
Artykuł 5 ust. 1–3 lit. g)	Artykuł 4 ust. 1–3 lit. g)
——	Artykuł 4 ust. 3 lit. h) i i)
Artykuły 5 ust. 4–8	Artykuły 4 ust. 4–8
Artykuł 6	Artykuł 5
Artykuł 7	Artykuł 6
Artykuł 8	——
Artykuł 9	Artykuł 7
Artykuł 10	Artykuł 8
Artykuł 11	Artykuł 9
Artykuł 12	——
Artykuł 13	Artykuł 10
Artykuł 14	Artykuł 11
Artykuł 15 ust. 1	Artykuł 18 ust. 3 i art. 19 ust. 2
Artykuł 15 ust. 2 i 3	——
Artykuł 16	Artykuł 12
Artykuł 17	Artykuły 13 i 14
Artykuł 18	Artykuł 15
Artykuł 19	Artykuł 16
——	Artykuł 17

Środa, 26 lutego 2014 r.

Dyrektywa 2008/57/WE	Niniejsza dyrektywa
_____	Artykuł 18 (z wyjątkiem art. 18 ust. 3)
_____	Artykuły 19 i 20
Artykuł 20	_____
Artykuł 21	Artykuł 21
Artykuły 22–25	_____
Artykuł 26	Artykuł 22
Artykuł 27	Artykuł 14 ust. 8
Artykuł 28 i załącznik VIII	Artykuły 23–41
Artykuł 29	Artykuł 48
Artykuły 30 i 31	_____
Artykuł 32	Artykuł 42
Artykuł 33	Artykuł 43
Artykuł 34	Artykuł 44
Artykuł 35	Artykuł 45
Artykuł 36	_____
_____	Artykuły 46 i 47
Artykuł 37	Artykuł 49
Artykuł 38	Artykuł 54
Artykuł 39	Artykuł 50
_____	Artykuły 51 i 52
_____	Artykuł 53
Artykuł 40	Artykuł 55
Artykuł 41	Artykuł 56
Artykuł 42	Artykuł 57
Załączniki I–III	Załączniki I–III
Załącznik IV	Artykuł 8 ust. 2
Załączniki V i VI	Artykuł 15 ust. 7

Środa, 26 lutego 2014 r.

Dyrektywa 2008/57/WE	Niniejsza dyrektywa
Załącznik VII	Artykuł 14 ust. 8
Załącznik VIII	Artykuły 27, 28 i 29
Załącznik IX	Artykuł 7 ust. 3
Załącznik X	Załącznik IV
Załącznik XI	Załącznik V