

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

**STANOWISKO RADY (UE) NR 2/2016 W PIERWSZYM CZYTANIU Z MYŚLĄ O PRZYJĘCIU
DYREKTYWY****Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej****(wersja przekształcona)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)****Przyjęte przez Radę w dniu 10 grudnia 2015 r.****(2016/C 057/01)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE ⁽⁴⁾ została kilkakrotnie znacząco zmieniona. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości dyrektywę tę należy przekształcić.
- (2) Aby umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz właściwym organom pełne uczestnictwo w korzyściach wynikających z utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego właściwe jest w szczególności poprawienie wzajemnych powiązań oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej, jak przewiduje art. 171 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (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 Unii.
- (4) W celu przyczynienia się do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, obniżenia kosztów i skrócenia czasu trwania procedur udzielania zezwoleń oraz poprawy bezpieczeństwa kolei należy usprawnić procedury udzielania zezwoleń oraz zharmonizować je na szczeblu Unii.

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 10 grudnia 2015 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ 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).

- (5) W wielu państwach członkowskich metro, tramwaje i inne systemy kolei lekkiej podlegają lokalnym wymogom technicznym. Takie lokalne systemy transportu publicznego zwykle nie są objęte wymaganiami dotyczącymi udzielania zezwoleń w obrębie Unii. Tramwaje i systemy kolei lekkiej ponadto często podlegają przepisom dotyczącym ruchu drogowego ze względu na dzieloną infrastrukturę. Z tych powodów takie lokalne systemy nie muszą być interoperacyjne i dlatego powinny zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy. Nie stanowi to dla państw członkowskich przeszkody w dobrowolnym stosowaniu przepisów niniejszej dyrektywy do lokalnych systemów kolei, jeżeli uznają to za stosowne.
- (6) Tramwaj dwusystemowy to forma transportu publicznego pozwalająca na połączoną eksploatację zarówno na infrastrukturze kolei lekkiej, jak i na infrastrukturze kolei ciężkiej. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia z zakresu środków wdrażających niniejszą dyrektywę pojazdy użytkowane przede wszystkim na infrastrukturze kolei lekkiej, ale wyposażone w pewne elementy składowe kolei ciężkiej konieczne do umożliwienia przejazdu realizowanego po zamkniętym i ograniczonym odcinku infrastruktury kolei ciężkiej wyłącznie do celów łączalności. W przypadku gdy tramwaje dwusystemowe używają infrastruktury kolejowej, należy zapewnić zgodność ze wszystkimi zasadniczymi wymaganiami, a także z oczekiwanym poziomem bezpieczeństwa na odpowiednich liniach. W przypadkach transgranicznych konieczna jest współpraca właściwych organów.
- (7) Działalność komercyjna kolei na całej sieci kolejowej wymaga w szczególności pełnej zgodności infrastruktury i pojazdów, jak również skutecznego wzajemnego połączenia systemów informowania i komunikowania różnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych. Od takiej zgodności i wzajemnego połączenia uzależnione są: stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług oraz koszty, podobnie jak, w szczególności, interoperacyjność systemu kolei Unii.
- (8) Przepisy ramowe na szczeblu Unii i na szczeblu państw członkowskich dotyczące kolei powinny wyraźnie określać role i zakres odpowiedzialności za zapewnienie zgodności z zasadami bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony konsumenta obowiązującymi ogólnie dla sieci kolejowych. Niniejsza dyrektywa nie powinna prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa ani do zwiększenia kosztów w systemie kolei Unii. W tym celu, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (zwana dalej „Agencją”) ustanowiona rozporządzeniem (UE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr .../...⁽¹⁾ (*) i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny przyjąć pełną odpowiedzialność za wydawane przez siebie zezwolenia.
- (9) 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 może uniemożliwiać bezproblemowy przejazd pociągów na terytorium całej Unii.
- (10) Aby poprawić konkurencyjność unijnej branży kolejowej na poziomie światowym, niezbędne jest zapewnienie jej otwartego, konkurencyjnego rynku europejskiego.
- (11) Właściwe jest zatem określenie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei dla całej Unii, które powinny mieć zastosowanie do jej systemu kolei.
- (12) Opracowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności („TSI”) ujawniło potrzebę wyjaśnienia związku między zasadniczymi wymaganiami i TSI, z jednej strony, a normami europejskimi i innymi dokumentami normatywnymi, z drugiej. Należy zwłaszcza dokonać wyraźnego 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⁽²⁾. 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.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (UE) .../2014 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L ...).

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD) (Dz.U. C 56 z 12.2.2016, s. 1).

⁽²⁾ 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 nr 1673/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12).

- (13) Aby faktycznie zwiększyć konkurencyjność unijnego sektora kolejowego bez zakłócenia konkurencji między kluczowymi podmiotami w ramach systemu kolei Unii, TSI i zalecenia Agencji odnoszące się do tych TSI powinny być formułowane w poszanowaniu zasad otwartości, konsensusu i przejrzystości, jak określono w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.
- (14) Jakość usług kolejowych w Unii zależy między innymi od doskonałej zgodności charakterystyk sieci (w najszerszym ujęciu, tzn. nieruchomości wszystkich podsystemów, których to dotyczy) oraz charakterystyk pojazdów (w tym pokładowych elementów wszystkich podsystemów, których to dotyczy). Od takiej zgodności zależą stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług oraz koszty.
- (15) TSI mają bezpośredni lub potencjalny wpływ na personel zaangażowany w eksploatację i utrzymanie podsystemu. Przygotowując TSI, Agencja powinna w związku z tym w stosownych przypadkach konsultować się z partnerami społecznymi.
- (16) TSI powinny określać wszystkie warunki, z którymi mają być zgodne składniki interoperacyjności, oraz procedurę oceny zgodności. Ponadto należy wyszczególnić, że każdy składnik powinien zostać poddany procedurze oceny zgodności lub przydatności do zastosowania przewidzianej w TSI oraz powinien mieć odpowiedni certyfikat obejmujący albo ocenę rozpatrywanej z osobna zgodności danego składnika interoperacyjności ze specyfikacjami technicznymi, które muszą zostać spełnione, albo ocenę przydatności danego składnika interoperacyjności do stosowania, rozpatrywanej w jego otoczeniu kolejowym w odniesieniu do specyfikacji technicznych.
- (17) Celem opracowywania nowych TSI powinno być zawsze zapewnienie zgodności z istniejącymi podsystemami. Pomoże to wspierać konkurencyjność transportu kolejowego 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 powinny mieć możliwość ustanowienia ram niezbędnych do zdecydowania, czy istniejący podsystem wymaga wydania nowej decyzji w sprawie dopuszczenia do eksploatacji lub wprowadzenia do obrotu lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub wprowadzenie do obrotu, oraz określać odpowiednie terminy.
- (18) Jeżeli pewne aspekty techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań nie mogą być wyraźnie ujęte w TSI, powinny one zostać jasno określone w załączniku do tego TSI jako „punkty otwarte”. W odniesieniu do tych otwartych punktów, podobnie jak w przypadkach szczegółowych, i w celu zachowania zgodności z istniejącymi systemami, należy stosować przepisy krajowe, które mogą zostać przyjęte w państwie członkowskim przez wszelkie właściwe organy krajowe, regionalne lub lokalne. Aby uniknąć zbędnych weryfikacji i zbytecznych obciążeń administracyjnych, należy dokonać klasyfikacji przepisów krajowych w celu ustalenia równoważności między przepisami krajowymi poszczególnych państw członkowskich dotyczącymi tego samego przedmiotu.
- (19) 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 wyznaczone, o których mowa w niniejszej dyrektywie.
- (20) Niniejszą dyrektywę należy stosować do całego systemu kolei Unii, a zakres TSI należy rozszerzyć tak, aby objąć nimi pojazdy i sieci nieuwzględnione w transeuropejskim systemie kolei. Należy zatem uprościć załącznik I do dyrektywy 2008/57/WE.
- (21) Specyfikacje funkcjonalne i techniczne, z którymi muszą być zgodne podsystemy i ich interfejsy, mogą się różnić w zależności od sposobów wykorzystania danych podsystemów, na przykład w zależności od kategorii linii i pojazdów, w szczególności jeżeli chodzi o zapewnienie spójności między systemami kolei dużych prędkości i systemami kolei konwencjonalnych.
- (22) 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 odnowienia lub modernizacji istniejących podsystemów, oraz mogą zawierać propozycje stopniowej realizacji docelowego systemu. Aby jednak utrzymać konkurencyjność sektora kolei i zapobiegać powstawaniu nieuzasadnionych kosztów, wejście w życie nowych lub zmienionych TSI nie powinno doprowadzić do natychmiastowego dostosowywania pojazdów i infrastruktury do nowych specyfikacji.
- (23) TSI powinny określać, kiedy modernizacja i odnowienie infrastruktury i pojazdów wymagają nowego zezwolenia. We wszystkich przypadkach modernizacji i odnowienia infrastruktury wnioskodawca powinien złożyć, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) .../... (*), dokumentację w krajowym organie ds. bezpieczeństwa, tak aby organ ten mógł zdecydować, na podstawie kryteriów określonych w niniejszej dyrektywie, czy konieczne jest nowe zezwolenie. W przypadku modernizacji i odnowienia pojazdów,

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

które mają zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, wnioskodawca powinien mieć możliwość zdecydowania, na podstawie kryteriów określonych w niniejszej dyrektywie, czy wystąpić do krajowego organu ds. bezpieczeństwa czy do Agencji o nowe zezwolenie.

- (24) Wobec stopniowego podejścia do usuwania przeszkód dla interoperacyjności systemu kolei Unii oraz z uwagi na czas konieczny do przyjęcia TSI należy podjąć kroki celem uniknięcia sytuacji, w której państwa członkowskie przyjmują nowe przepisy krajowe lub podejmują projekty zwiększające heterogeniczność obecnego systemu.
- (25) W celu wyeliminowania przeszkód dla interoperacyjności oraz w wyniku objęcia zakresem TSI całego systemu kolei Unii należy stopniowo ograniczać ilość przepisów krajowych. Przepisy krajowe ściśle związane z istniejącymi systemami należy odróżnić od przepisów koniecznych do uregulowania punktów otwartych w TSI. Przepisy tego drugiego rodzaju powinny być stopniowo eliminowane w wyniku zamykania punktów otwartych w TSI.
- (26) Przepisy krajowe powinny być sporządzane i publikowane w taki sposób, aby mógł je zrozumieć każdy potencjalny użytkownik danej sieci krajowej. Przepisy takie odnoszą się często do innych dokumentów, takich jak normy krajowe, normy europejskie, normy międzynarodowe lub inne specyfikacje techniczne, które mogą być częściowo lub w pełni chronione prawami własności intelektualnej. Obowiązek publikacji nie powinien w związku z tym mieć zastosowania do dokumentów, o których mowa bezpośrednio lub pośrednio w przepisie krajowym.
- (27) Przyjęcie podejścia stopniowego spełnia cel interoperacyjności systemu kolei Unii, który charakteryzuje się starą infrastrukturą kolejową i taborom wymagającymi dużych nakładów na dostosowanie lub odnowienie, przy czym należy szczególnie uważać na to, by utrzymywać konkurencyjność kolei w porównaniu z innymi rodzajami transportu.
- (28) W obliczu rozmiarów i złożoności systemu kolei Unii 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 należy określić 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 obejmujące z jednej strony – sieć, złożoną 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. Na użytek 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 kilka elementów, Agencja powinna zachować kompleksowe spojrzenie na system w celu promowania interoperacyjności i bezpieczeństwa.
- (29) W konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, której Unia jest stroną, dostępność uznano za jedną z ogólnych zasad i zobowiązano Państwa Strony do przyjmowania 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 sprawności ruchowej stanowi zatem jeden z podstawowych wymogów w zakresie interoperacyjności systemu kolei Unii.
- (30) Nikt nie może być dyskryminowany ze względu na swoją niepełnosprawność – ani bezpośrednio, ani pośrednio. W celu zapewnienia wszystkim obywatelom Unii uczestnictwa w korzyściach wynikających z ustanowienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego państwa członkowskie powinny propagować system kolejowy dostępny dla wszystkich.
- (31) Wprowadzenie w życie przepisów dotyczących interoperacyjności systemu kolei Unii nie powinno stwarzać nieuzasadnionych kosztów ani zagrażać utrzymaniu interoperacyjności istniejących sieci kolejowych.
- (32) TSI oddziałują również na warunki korzystania przez użytkowników z transportu kolejowego, dlatego konieczne jest zasięgnięcie opinii tych użytkowników, w tym – w stosownych przypadkach – organizacji osób niepełnosprawnych, w odniesieniu do aspektów ich dotyczących.
- (33) Każdemu zainteresowanemu państwu członkowskiemu należy zezwolić na niestosowanie niektórych TSI w ograniczonej liczbie należycie uzasadnionych sytuacji. Sytuacje te i procedury, które należy stosować w przypadku niestosowania danego TSI, powinny być wyraźnie określone.
- (34) Sporządzenie TSI oraz ich zastosowanie do systemu kolei Unii nie powinno stać na przeszkodzie nowatorskim rozwiązaniom technologicznym, które powinny mieć na celu poprawę wyników ekonomicznych.

- (35) W celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami w sprawie procedur udzielania zamówień publicznych w sektorze kolejowym, w szczególności z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE⁽¹⁾, podmioty zamawiające powinny zawrzeć specyfikacje techniczne w ogólnej dokumentacji lub w warunkach każdej umowy. W tym celu konieczne jest sporządzenie zbioru zasad służących jako punkt odniesienia dla tych specyfikacji technicznych.
- (36) W interesie Unii byłyby 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.
- (37) Podmiotem zamawiającym projekt, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu może być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, posiadacz lub koncesjonariusz odpowiedzialny za realizację projektu. Podmioty zamawiające powinny określić wymogi konieczne do spełnienia specyfikacji europejskich lub innych norm. Specyfikacje te powinny spełniać zasadnicze wymagania ujednolicone na poziomie Unii, którym ma odpowiadać system kolei Unii.
- (38) Procedury regulujące ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składników powinny opierać się na wykorzystywaniu modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy. Właściwe jest, w największym możliwym stopniu i celem wspierania rozwoju przemysłu, określenie procedur obejmujących system zapewnienia jakości.
- (39) Zgodność składników jest związana głównie 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 niniejszej dyrektywie. Na podstawie oceny zgodności lub przydatności do stosowania deklaracja zgodności złożona przez producenta powinna być wystarczająca.
- (40) Producenci są jednak zobowiązani umieszczać oznakowanie CE w odniesieniu do niektórych części składowych celem poświadczenia ich zgodności z innymi przepisami unijnymi odnoszącymi się do nich.
- (41) 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.
- (42) Podsystemy składające się na system kolei Unii powinny podlegać procedurze weryfikacyjnej. Weryfikacja ta powinna gwarantować podmiotom odpowiedzialnym za ich dopuszczenie do eksploatacji lub za zezwolenie na wprowadzenie ich do obrotu 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 we wszystkich państwach członkowskich.
- (43) Po dopuszczeniu danego podsystemu do eksploatacji lub wprowadzeniu go do obrotu należy zapewnić, by był on użytkowany i utrzymywany zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, które go dotyczą. Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../...⁽²⁾ (*) odpowiedzialność za spełnienie tych wymagań, w odniesieniu do poszczególnych podsystemów, spoczywa na zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwie kolejowym lub podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie – odpowiednio do przypadającej im części.
- (44) Jeśli podczas eksploatacji okaże się, że pojazd lub typ pojazdu nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe powinny przyjąć niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu (pojazdów). Ponadto jeśli ta niezgodność prowadzi do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa, krajowe organy ds. bezpieczeństwa odpowiedzialne za nadzór nad poruszaniem się pojazdu mogą przyjąć niezbędne tymczasowe środki bezpieczeństwa, w tym bezzwłoczne ograniczenie lub zawieszenie odnośnej eksploatacji. Jeśli wspomniane środki naprawcze są niewystarczające i nadal istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa powstałe na skutek niezgodności, krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencja powinny mieć możliwość unieważnienia lub zmiany zezwolenia. W tym kontekście poważne zagrożenie bezpieczeństwa należy rozumieć jako poważne nieprzestrzeganie obowiązków prawnych lub wymogów

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz. U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... z dnia ... w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L ...).

(*) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD) (zob. s. 64 niniejszego Dziennika Urzędowego).

dotyczących bezpieczeństwa, które samo w sobie lub w ramach sekwencji zdarzeń może spowodować wypadek lub poważny wypadek. Proces unieważniania powinien być poparty odpowiednią wymianą informacji między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, w tym – wykorzystaniem rejestrów.

- (45) Należy sprecyzować role i zakresy odpowiedzialności wszystkich zaangażowanych podmiotów w odniesieniu do procedur zezwalania na wprowadzenie do obrotu i użytkowania pojazdów, a także zezwalania na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń.
- (46) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny współpracować i odpowiednio dzielić się kompetencjami w zakresie wydawania zezwoleń, z należytym uwzględnieniem bezpieczeństwa. W tym celu należy zawrzeć porozumienia o współpracy między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.
- (47) W celu zapewnienia zgodności urządzeń europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) z odpowiednimi obowiązującymi specyfikacjami oraz aby zapobiec niekorzystnemu wpływowi dodatkowych wymogów w zakresie ERTMS na interoperacyjność, Agencja powinna działać jako organ nadzorujący system ERTMS. W tym celu Agencja powinna być odpowiedzialna za ocenę przewidywanych rozwiązań technicznych przed każdym zainicjowaniem lub opublikowaniem zaproszenia do składania ofert dotyczących urządzeń przytorowych ERTMS, tak aby sprawdzić, czy te rozwiązania techniczne są zgodne z odpowiednimi TSI oraz czy są w pełni interoperacyjne.

Należy unikać wszelkiego pokrywania się tej oceny dokonywanej przez Agencję i zadań notyfikowanych jednostek w ramach procedury weryfikacji. Wnioskodawca powinien w związku z tym poinformować Agencję, czy procedura weryfikacji prowadzona przez jednostkę notyfikowaną już się rozpoczęła lub czy dostępny jest już jakikolwiek certyfikat zgodności. Wnioskodawca powinien mieć możliwość zwrócenia się do Agencji o taką ocenę w odniesieniu do albo do pojedynczych projektów dotyczących ERTMS, albo do kombinacji projektów, do linii, grupy linii lub do sieci.

- (48) Wejście w życie niniejszej dyrektywy nie powinno opóźnić realizacji projektów związanych z ERTMS, w których zakończył się już proces przetargowy lub zawierania umów.
- (49) Aby ułatwić wprowadzanie pojazdów do obrotu i zmniejszyć obciążenia administracyjne, należy wprowadzić koncepcję ważnego w całej Unii zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Zezwolenia na wprowadzenie do obrotu umożliwiają zawieranie transakcji handlowych dotyczących pojazdów w dowolnym miejscu na rynku Unii, jednak pojazd może być użytkowany wyłącznie w obszarze użytkowania, na który udzielono zezwolenia. W tym kontekście wszelkie poszerzanie tego obszaru powinno podlegać obowiązkowi aktualizacji zezwolenia dla tego pojazdu. Konieczne jest, aby pojazdy, dla których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji na mocy wcześniejszych dyrektyw, uzyskały również zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, jeżeli mają one być eksploatowane w sieciach nieobjętych wydanym dla nich zezwoleniem.
- (50) W przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony do sieci w jednym tylko państwie członkowskim, wnioskodawca powinien mieć możliwość wyboru, czy wystąpi, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w rozporządzeniu .../... (*), z wnioskiem o zezwolenie dla pojazdów do krajowego organu ds. bezpieczeństwa w tym państwie członkowskim, czy do Agencji. Wybór dokonany przez wnioskodawcę powinien być wiążący, do momentu gdy wniosek zostanie wypełniony lub jego rozpatrywanie zakończone.
- (51) Wnioskodawca powinien mieć możliwość skorzystania z odpowiedniej procedury odwoławczej od decyzji lub w przypadku niepodjęcia działania przez Agencję lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Ponadto należy ustanowić jednoznaczne przepisy proceduralne i regulujące rozstrzyganie sporów, aby uregulować sytuacje, w których Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zajmują rozbieżne stanowiska w odniesieniu do ocen w kwestii wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.
- (52) Środki szczególne, w tym porozumienia o współpracy, powinny uwzględnić specyficzną sytuację geograficzną i historyczną pewnych państw członkowskich, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (53) W przypadkach gdy działalność jest ograniczona do sieci wymagających szczególnej wiedzy eksperckiej ze względów geograficznych lub historycznych i w przypadkach gdy sieci takie są odizolowane od reszty systemu kolei Unii, wnioskodawca powinien mieć możliwość dokonania niezbędnych formalności na szczeblu lokalnym w kontakcie z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. W związku z tym, w celu zmniejszenia obciążeń i kosztów administracyjnych, porozumienia o współpracy, które mają zostać zawarte między Agencją a odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, mogą przewidzieć odpowiedni podział zadań, bez uszczerbku dla ostatecznej odpowiedzialności Agencji za wydanie zezwolenia.

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

- (54) Sieci kolejowe zlokalizowane w państwach bałtyckich (Estonia, Łotwa oraz Litwa) mają prześwit toru 1 520 mm, który jest taki sam jak w sąsiadujących państwach trzecich, ale różni się od prześwitu torów głównej sieci kolejowej na terenie Unii. Te sieci bałtyckie odziedziczyły wspólne wymogi techniczne i eksploatacyjne, które w istocie zapewniają ich interoperacyjność, i w tym względzie zezwolenie dla pojazdu wydane w jednym z tych państw członkowskich może być ważne w pozostałych tych sieciach. Aby ułatwić skuteczne i proporcjonalne przydzielanie zasobów na zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu i aby zmniejszyć obciążenia finansowe i administracyjne wnioskodawcy w takich przypadkach, szczególne ustalenia o współpracy między Agencją a odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa powinny, w razie potrzeby, obejmować możliwość zlecania zadań tym krajowym organom ds. bezpieczeństwa.
- (55) Państwa członkowskie, w których znaczna część ruchu kolejowego odbywa się w relacji z państwami trzecimi mającymi ten sam prześwit toru, inny od prześwitu toru na głównej sieci kolejowej na terenie Unii, powinny mieć możliwość utrzymania odmiennych procedur zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu w odniesieniu do wagonów towarowych i wagonów pasażerskich, które są użytkowane wspólnie z tymi państwami trzecimi.
- (56) Z przyczyn związanych z możliwością identyfikacji i bezpieczeństwem właściwe organy państw członkowskich powinny, na wniosek posiadacza pojazdu, przypisać temu pojazdowi europejski numer pojazdu. Informacje dotyczące pojazdu powinny następnie zostać wprowadzone do rejestru pojazdów. Rejestry pojazdów powinny być dostępne w celu zasięgnięcia informacji dla wszystkich państw członkowskich i dla określonych podmiotów gospodarczych w Unii. Rejestry pojazdów powinny być spójne co do formatu danych. Dlatego też rejestry powinny być objęte wspólnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi i technicznymi. W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych i nieuzasadnionych kosztów Komisja powinna przyjąć specyfikację europejskiego rejestru pojazdów, do którego włączone byłyby krajowe rejestry pojazdów, w celu utworzenia wspólnego narzędzia pozwalającego na utrzymanie dodatkowych funkcji odpowiednio do szczególnych potrzeb państw członkowskich.
- (57) W celu zapewnienia możliwości identyfikacji pojazdów i ich historii numery referencyjne zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu powinny być ewidencjonowane wraz z pozostałymi danymi dotyczącymi pojazdu.
- (58) Należy opracować procedury, które będą stosowane do sprawdzania zgodności między pojazdami a trasami, na których mają być używane, po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, a przed użyciem pojazdu przez przedsiębiorstwo kolejowe w obszarze użytkowania wyszczególnionym w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu.
- (59) 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.
- (60) Przejrzysta akredytacja przewidziana w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008⁽¹⁾, 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, odpowiednio, jednostek wyznaczonych do weryfikacji zgodności z przepisami krajowymi. Organy krajowe powinny mieć możliwość uznania, 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.
- (61) 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 dotyczących tych wymagań.
- (62) Uzupełnieniem środków przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy powinny być inicjatywy mające na celu zapewnienie wsparcia finansowego na rzecz innowacyjnych i interoperacyjnych technologii w unijnym sektorze kolejowym.

⁽¹⁾ 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).

- (63) W celu uzupełnienia innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do szczególnych celów każdego TSI. 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.
- (64) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące: TSI oraz ich zmian, w tym zmian koniecznych w celu usunięcia braków w TSI, wzoru deklaracji WE zgodności lub przydatności składników interoperacyjności do stosowania i dokumentów towarzyszących; informacji, które mają być zawarte w dokumentacji, która powinna być dołączana do wniosku o niestosowanie jednej lub większej liczby TSI lub ich części, formatu i sposobu przekazywania tej dokumentacji oraz, w stosownych przypadkach, decyzji o niestosowaniu TSI; klasyfikacji zgłoszonych przepisów krajowych do poszczególnych kategorii w celu ułatwienia weryfikacji zgodności między stałymi i ruchomymi urządzeniami; szczegółów procedury weryfikacji WE oraz wzorów deklaracji weryfikacji WE oraz wzorów dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która powinna towarzyszyć deklaracji weryfikacji, a także wzorów certyfikatów weryfikacji; uzgodnień praktycznych na potrzeby zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu; modelu deklaracji zgodności typu oraz, w stosownych przypadkach, doraźnych modułów oceny zgodności; krajowych rejestrów pojazdów i europejskiego rejestru zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu; oraz wspólnych specyfikacji dotyczących treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu do rejestru infrastruktury. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (65) TSI powinny podlegać regularnym przeglądom. W przypadku wykrycia braków w TSI, należy wystąpić do Agencji 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.
- (66) Akty wykonawcze ustanawiające nowe TSI lub zmieniające TSI powinny odzwierciedlać szczególne cele określone przez Komisję w drodze aktów delegowanych.
- (67) Konieczne są pewne kroki organizacyjne, by przygotować Agencję do jej zwiększonej roli w świetle niniejszej dyrektywy. W związku z tym należy przewidzieć odpowiedni okres przejściowy. W tym okresie Komisja powinna dokonać okresowego przeglądu postępów poczynionych przez Agencję w przygotowywaniu się do tej zwiększonej roli. Następnie Komisja powinna składać regularne sprawozdania z postępów czynionych we wdrażaniu niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie to powinno w szczególności oceniać proces udzielania zezwoleń, przypadku w których nie stosuje się TSI, oraz korzystanie z rejestrów. Komisja powinna także składać sprawozdania z działań podjętych w odniesieniu do identyfikacji i identyfikowalności elementów krytycznych pod względem bezpieczeństwa.
- (68) Konieczne jest przyznanie państwom członkowskim, krajowym organom ds. bezpieczeństwa i zainteresowanym stronom dostatecznego czasu na przygotowania do wdrożenia niniejszej dyrektywy.
- (69) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, mianowicie interoperacyjność systemu kolei na ogólnounijną skalę, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na skalę i skutki działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć działania 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.
- (70) Zobowiązanie do transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które stanowią merytoryczną zmianę w stosunku do przepisów dyrektywy 2008/57/WE. Zobowiązanie do transpozycji przepisów, które nie uległy zmianie, wynika z dyrektywy 2008/57/WE.
- (71) Niniejsza dyrektywa powinna pozostać bez uszczerbku zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw, określonych w załączniku V część B,

⁽¹⁾ 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).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I
PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa określa warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby osiągnąć interoperacyjność w obrębie systemu kolei Unii w sposób zgodny z dyrektywą (UE) .../... (*), aby zdefiniować optymalny poziom harmonizacji technicznej, umożliwić ułatwienie, doskonalenie i rozwój usług transportu kolejowego w Unii i w relacjach z państwami trzecimi oraz przyczynić się do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa mających zastosowanie do personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.
2. Niniejsza dyrektywa ustanawia przepisy dotyczące – w odniesieniu do każdego podsystemu – składników interoperacyjności, interfejsów oraz procedur, a także warunków całkowitej zgodności systemu kolei Unii koniecznej do osiągnięcia jego interoperacyjności.
3. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:
 - a) metra;
 - b) tramwajów i pojazdów kolei lekkiej oraz infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy;
 - c) sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstw prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci.
4. Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy swym zakresem nie obejmują:
 - a) infrastruktury kolejowej będącej własnością prywatną, w tym bocznicy, wykorzystywanej przez właściciela lub operatora do celów ich własnego transportu towarowego lub transportu osób w celach niezarobkowych oraz pojazdów użytkowanych wyłącznie na takiej infrastrukturze;
 - b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego;
 - c) infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach gdy jest to konieczne do celów łączalności w odniesieniu do wyłącznie do tych pojazdów;
 - d) pojazdów użytkowanych przede wszystkim na infrastrukturze kolei lekkiej, ale wyposażonych w pewne elementy składowe kolei ciężkiej konieczne do umożliwienia przejazdu po zamkniętym i ograniczonym odcinku infrastruktury kolei ciężkiej wyłącznie do celów łączalności.
5. W przypadku tramwajów dwusystemowych działających w systemie kolei Unii, w przypadku gdy nie ma TSI, które mają zastosowanie do tych tramwajów dwusystemowych, zastosowanie mają następujące przepisy:
 - a) zainteresowane państwa członkowskie zapewniają, aby przepisy krajowe lub inne stosowne dostępne środki były przyjmowane w celu zapewnienia, aby takie tramwaje dwusystemowe spełniały odpowiednie zasadnicze wymagania;
 - b) państwa członkowskie mogą przyjmować przepisy krajowe, aby określić procedurę udzielania zezwoleń mającą zastosowanie do takich tramwajów dwusystemowych. Organ wydający zezwolenie dla pojazdu konsultuje się z odpowiednim krajowym organem ds. bezpieczeństwa w celu zapewnienia, aby mieszana eksploatacja tramwajów dwusystemowych i pociągów kolei ciężkich spełniała wszystkie zasadnicze wymagania, jak również odnośnych wspólnych wymagań bezpieczeństwa („CST”);

(*) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

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

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

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy:

- 1) „system kolei Unii” oznacza elementy wymienione w załączniku I;
- 2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności;
- 3) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego lub funkcjonalnego;
- 4) „sieć” oznacza linie, stacje, terminale i wszystkie rodzaje stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei Unii;
- 5) „podsystemy” oznaczają strukturalne lub funkcjonalne części systemu kolei Unii określone w załączniku II;
- 6) „podsystem ruchomy” oznacza podsystem „tabor” i podsystem „sterowanie – urządzenia pokładowe”;
- 7) „składniki interoperacyjności” oznaczają wszelkie elementarne składniki, grupy części składowych, podzespoły lub pełne zespoły sprzętowe, włączone lub mające być włączone do podsystemu, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei, w tym zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne;
- 8) „produkt” oznacza produkt wytworzony w procesie produkcji, wraz ze składnikami interoperacyjności i podsystemami;
- 9) „zasadnicze wymagania” oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez system kolei Unii, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy;
- 10) „specyfikacja europejska” oznacza specyfikację należącą do jednej z następujących kategorii:
 - wspólna specyfikacja techniczna określona w załączniku VIII do dyrektywy 2014/25/UE,
 - europejska aprobata techniczna określona w art. 60 dyrektywy 2014/25/UE, lub
 - „norma europejska” zdefiniowana w art. 2 pkt 1 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;
- 11) „techniczne specyfikacje interoperacyjności”, 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 Unii;
- 12) „parametr podstawowy” oznacza warunki prawne, techniczne lub eksploatacyjne kluczowe dla interoperacyjności, określone w odpowiednich TSI;
- 13) „szczególny przypadek” oznacza dowolną część systemu kolei wymagającą specjalnych przepisów w TSI, tymczasowych lub stałych, z powodu ograniczeń geograficznych, topograficznych, związanych ze środowiskiem miejskim lub oddziałujących na zgodność z istniejącym systemem, w szczególności linie kolejowe oraz sieci odizolowane od reszty Unii, skrajnie ładunku, prześwit toru lub szerokość międzytorza oraz pojazdy przewidziane wyłącznie do użytku lokalnego, regionalnego lub historycznego, jak też pojazdy pochodzące z lub udające się do państw trzecich;
- 14) „modernizacja” oznacza wszelkie większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub jego części, skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje, i poprawiające całkowite osiągi podsystemu;
- 15) „odnowienie” oznacza wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmiennające całkowitych osiągi podsystemu;
- 16) „istniejący system kolei” oznacza infrastrukturę obejmującą zarówno linie, jak i stałe urządzenia istniejącej sieci kolejowej, wraz z pojazdami wszystkich kategorii i pochodzenia, poruszającymi się po tej infrastrukturze;

- 17) „wymiana w ramach utrzymania” oznacza wymianę części na inne części o identycznych funkcjach i osiąгах w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego;
- 18) „tramwaj dwusystemowy” oznacza pojazd zaprojektowany do połączonego użytkowania zarówno na infrastrukturze kolei lekkiej, jak i na infrastrukturze kolei ciężkiej;
- 19) „dopuszczenie do eksploatacji” oznacza wszystkie czynności, w wyniku których podsystem zostaje wprowadzony do eksploatacji;
- 20) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu;
- 21) „posiadacz” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która, będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z niego, wykorzystuje ten pojazd jako środek transportu i figuruje w takim charakterze w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47;
- 22) „wnioskodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną występującą o zezwolenie; może nią być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub inna osoba lub podmiot prawny, taki jak producent, właściciel lub posiadacz. Na użytek art. 15 „wnioskodawca” oznacza podmiot zamawiający lub producenta lub ich upoważnionych przedstawicieli. Na użytek art. 19 „wnioskodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną zwracającą się do Agencji o decyzję w sprawie zatwierdzenia rozwiązań technicznych przewidzianych na potrzeby projektów dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS;
- 23) „projekt na zaawansowanym etapie realizacji” oznacza każdy projekt, który znajduje się na tak zaawansowanym etapie planowania lub realizacji, że zmiany w zakresie specyfikacji technicznych mogłyby zagrozić planowej rentowności projektu;
- 24) „zharmonizowana norma” oznacza normę europejską zdefiniowaną w art. 2 pkt 1 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;
- 25) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza organ ds. bezpieczeństwa określony w art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) .../... (*);
- 26) „typ” oznacza typ pojazdu określający zasadnicze cechy konstrukcyjne pojazdu objęte certyfikatem badania typu lub wzoru opisanym w odpowiednim module dotyczącym weryfikacji;
- 27) „seria” oznacza pewną liczbę identycznych pojazdów określonego typu;
- 28) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zdefiniowany w art. 3 pkt 20 dyrektywy (UE) .../... (*);
- 29) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski szynowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800 kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego wydzielonego pasa drogowego lub współdzielić pas drogowy z pojazdami drogowymi i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżny ruch pasażerski lub towarowy;
- 30) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy w danym państwie członkowskim – niezależnie od tego, jaki organ je wydał – zawierające wymogi dotyczące bezpieczeństwa kolei lub wymogi techniczne, inne niż te określone w przepisach unijnych lub międzynarodowych, mające zastosowanie w tym danym państwie członkowskim do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury lub stron trzecich;
- 31) „zaprojektowany stan funkcjonowania” oznacza normalny tryb eksploatacji i możliwe do przewidzenia pogorszone warunki eksploatacji (w tym zużycie) mieszczące się w zakresie i warunkach stosowania określonych w dokumentacji technicznej i dokumentacji utrzymania;
- 32) „obszar użytkowania pojazdu” oznacza sieć lub sieci na terenie danego państwa członkowskiego lub grupy państw członkowskich, gdzie dany pojazd ma być użytkowany;
- 33) „akceptowalny sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez Agencję w celu określenia sposobów wykazania spełnienia zasadniczych wymagań;
- 34) „akceptowalny krajowy sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez państwa członkowskie w celu określenia sposobów wykazania spełnienia przepisów krajowych;
- 35) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie po raz pierwszy na rynku Unii składnika interoperacyjności, podsystemu lub pojazdu gotowego do działania w swoim zaprojektowanym stanie funkcjonowania;

(*) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

- 36) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt w postaci składników interoperacyjności, podsystemów lub pojazdów lub zleca jego zaprojektowanie lub wytworzenie i oferuje go pod własną nazwą lub znakiem towarowym;
- 37) „upoważniony przedstawiciel” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie Unii, która otrzymała od producenta lub podmiotu zamawiającego pisemne pełnomocnictwo do działania w imieniu tego producenta lub podmiotu zamawiającego w odniesieniu do określonych zadań;
- 38) „specyfikacja techniczna” oznacza dokument określający wymagania techniczne, które powinny zostać spełnione przez produkt, podsystem, proces lub usługę;
- 39) „akredytacja” oznacza akredytację w rozumieniu art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;
- 40) „krajowa jednostka akredytująca” oznacza krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;
- 41) „ocena zgodności” oznacza proces wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do produktu, procesu, usługi, podsystemu, osoby lub jednostki;
- 42) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę notyfikowaną lub wyznaczoną jako wykonującą czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję. Po notyfikacji przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka notyfikowana. Po wyznaczeniu przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka wyznaczona;
- 43) „osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami, lub której sprawność ruchowa przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku;
- (44) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽¹⁾;
- (45) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na wykonywaniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to ma zapewniać trakcję; dotyczy to także przedsiębiorstw, które zapewniają wyłącznie trakcję.

Artykuł 3

Zasadnicze wymagania

1. System kolei Unii, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy, spełniają odpowiednie zasadnicze wymagania.
2. Specyfikacje techniczne, o których mowa w art. 60 dyrektywy 2014/25/UE, konieczne do spełnienia obowiązujących specyfikacji europejskich lub innych norm na terytorium Unii, nie mogą stać w sprzeczności z zasadniczymi wymaganiami.

ROZDZIAŁ II

TECHNICZNE SPECYFIKACJE INTEROPERACYJNOŚCI

Artykuł 4

Treść TSI

1. Każdy z podsystemów zdefiniowanych w załączniku II jest objęty jedną TSI. Tam, gdzie jest to konieczne, podsystem może być objęty kilkoma TSI, a jedna TSI może dotyczyć kilku podsystemów.
2. Stałe podsystemy muszą stosować się do TSI i przepisów krajowych obowiązujących w chwili złożenia wniosku o dopuszczenie do eksploatacji, zgodnie z niniejszą dyrektywą i bez uszczerbku dla ust. 3 lit. f).

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

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

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

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

- a) wskazuje swój przewidziany zakres (część sieci lub pojazdy określone w załączniku I; podsystem lub część podsystemu, o których mowa w załączniku II);
- b) ustanawia zasadnicze wymagania dla każdego danego podsystemu oraz jego interfejsów z innymi podsystemami;
- c) określa specyfikacje funkcjonalne i techniczne, jakie mają zostać spełnione przez podsystem i jego interfejsy z innymi podsystemami. Jeśli istnieje taka potrzeba, specyfikacje te mogą się różnić w odniesieniu do wykorzystania podsystemu, np. kategorii linii, węzłów i/lub pojazdów przewidzianych w załączniku I;
- d) określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii;
- e) określa, w każdym rozpatrywanym przypadku, które procedury będą użyte do oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, z jednej strony, i które procedury będą użyte do weryfikacji zgodności WE podsystemów, z drugiej. Procedury te opierają się na modułach zdefiniowanych w decyzji Komisji 2010/713/UE ⁽¹⁾;
- f) wskazuje strategię stosowania danej TSI. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają zostać zakończone, przy uwzględnieniu szacowanych kosztów i korzyści oraz oczekiwanego wpływu na zainteresowane strony celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą. W przypadku gdy konieczne jest skoordynowane wdrażanie TSI, jak np. w korytarzu lub w relacjach między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi, strategia ta może obejmować propozycje etapowej finalizacji;
- g) wskazuje, dla danego personelu, kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy wymagane do celów eksploatacji i utrzymania powyższego podsystemu, jak też stosowania TSI;
- h) wskazuje przepisy, które mają zastosowanie do istniejących podsystemów i pojazdów, w szczególności w przypadku ich modernizacji i odnowienia, oraz, w takich przypadkach, roboty modyfikacyjne, które wymagają złożenia wniosku o nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji;
- i) wskazuje parametry pojazdów i stałych podsystemów, które przedsiębiorstwo kolejowe powinno sprawdzić, oraz procedury, które należy stosować w celu sprawdzenia tych parametrów po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, a przed pierwszym użyciem pojazdu, aby zapewnić zgodność między pojazdami a trasami, na których mają one być eksploatowane.

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

5. TSI utrzymują, we właściwy sposób, kompatybilność istniejącego systemu kolei każdego z państw członkowskich. W tym celu można uwzględnić konkretne przypadki dla każdej TSI, w odniesieniu do zarówno do sieci, jak i do pojazdów, a zwłaszcza skrajnie ładunku, prześwit toru i szerokość międzytorza oraz pojazdy jadące z państw trzecich lub do tych państw. Dla każdego szczególnego przypadku TSI określają przepisy wykonawcze dotyczące elementów TSI przewidzianych w ust. 3 lit. c)–g).

⁽¹⁾ 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).

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

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

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

Artykuł 5

Opracowanie, przyjęcie i przegląd TSI

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

- a) geograficznego i technicznego zakresu TSI;
- b) obowiązujących zasadniczych wymagań;
- c) wykazu warunków regulacyjnych, technicznych i eksploatacyjnych, które mają zostać zharmonizowane na poziomie podsystemów i na poziomie interfejsów między podsystemami, oraz ich oczekiwanego poziomu harmonizacji;
- d) procedur właściwych dla kolei służących do oceny zgodności oraz przydatności składników interoperacyjności;
- e) procedur właściwych dla kolei służących weryfikacji WE podsystemów;
- f) kategorii członków personelu biorących udział w eksploatacji i utrzymaniu danych podsystemów oraz ogólnych celów dla określenia minimalnych wymogów w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków zdrowotnych i warunków dotyczących bezpieczeństwa dla danych członków personelu;
- g) wszelkich innych niezbędnych elementów, jakie należy wziąć pod uwagę w celu zapewnienia interoperacyjności zgodnie z art. 1 ust. 1 i 2 w ramach systemu kolei Unii, takich jak dostosowanie TSI do europejskich i międzynarodowych norm lub specyfikacji.

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

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

Każdy projekt TSI przygotowuje się w następujących etapach:

- a) Agencja identyfikuje parametry podstawowe dla TSI, jak i interfejsy z innymi podsystemami oraz wszelkie szczególne przypadki, które mogą okazać się niezbędne;
- b) Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry, o których mowa w lit. a). W razie konieczności Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz uznane prace badawcze.

3. Przy projektowaniu lub dokonywaniu przeglądu poszczególnych TSI, w tym parametrów podstawowych, Agencja bierze pod uwagę szacowane koszty i korzyści wszystkich rozważanych rozwiązań technicznych wraz z interfejsami między nimi, tak aby przyjąć i wdrożyć najbardziej opłacalne rozwiązania. Ocena ta określa prawdopodobny wpływ na wszystkie odnośne przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze i odpowiednio uwzględnia wymogi dyrektywy (UE) .../... (*). Państwa członkowskie biorą udział w dokonywaniu tej oceny, dostarczając w odpowiednich przypadkach wymaganych informacji.
4. Agencja opracowuje TSI i ich zmiany zgodnie z art. 5 i 19 rozporządzenia (UE) .../... (**), spełniając kryteria otwartości, konsensusu i przejrzystości zdefiniowane w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.
5. Komitet, o którym mowa w art. 51 (zwany dalej „Komitetem”), jest okresowo informowany o pracach przygotowawczych nad TSI. Podczas tych prac, aby zapewnić zgodność z aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja może formułować zakres zadań lub praktyczne zalecenia dotyczące projektu TSI oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać przeanalizowania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w raporcie załączonym do projektu TSI.
6. Jeżeli ze względu na zgodność techniczną różne podsystemy muszą być dopuszczone do eksploatacji równocześnie, daty rozpoczęcia stosowania odpowiednich TSI są takie same.
7. Przy projektowaniu, przyjmowaniu lub dokonywaniu przeglądu TSI brane są pod uwagę opinie użytkowników w zakresie charakterystyk bezpośrednio wpływających na warunki użytkowania przez nich podsystemów. W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje ze stowarzyszeniami i organami przedstawicielskimi użytkowników na etapie opracowywania i dokonywania przeglądu TSI. Agencja dołącza do projektu TSI sprawozdanie o wynikach tych konsultacji.
8. Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) .../... (**), Komisja, wspomagana przez Komitet sporządza i aktualizuje okresowo listę stowarzyszeń i podmiotów reprezentujących pasażerów, z którymi będą przeprowadzone konsultacje. Lista ta może zostać ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji.
9. Przy projektowaniu lub dokonywaniu przeglądu TSI Agencja bierze pod uwagę opinie partnerów społecznych w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków bezpieczeństwa i higieny pracy, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. g). W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje z partnerami społecznymi, zanim przedstawi Komisji zalecenia w sprawie TSI i ich zmian. Konsultacje z partnerami społecznymi są przeprowadzane w ramach Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE⁽¹⁾. Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy od konsultacji.
10. Jeżeli przegląd TSI prowadzi do zmiany wymagań, nowa wersja TSI zapewnia zgodność z podsystemami dopuszczonymi do eksploatacji zgodnie z wcześniejszymi wersjami TSI.
11. Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych TSI, aby zrealizować szczególne cele określone w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. Obejmują one wszystkie elementy wymienione w art. 4 ust. 3 i spełniają wszystkie wymogi określone w art. 4 ust. 4–6 i 8.

Artykuł 6

Braki w TSI

1. Jeśli po przyjęciu TSI okazuje się, że ma ona braki, tę TSI zmienia się zgodnie z art. 5 ust. 11. W odpowiednich przypadkach Komisja stosuje tę procedurę bez zwłoki. Braki takie obejmują przypadki, które mogłyby skutkować pogorszeniem bezpieczeństwa eksploatacji w państwie członkowskim.
2. Do czasu weryfikacji TSI, Komisja może zwrócić się do Agencji o wydanie opinii. Komisja analizuje wspomnianą opinię Agencji i informuje Komitet o swoich wnioskach.

(*) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

(**) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

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

3. Na wniosek Komisji opinie wydane przez Agencję, o których mowa w ust. 2, stanowią akceptowalny sposób spełnienia wymagań na potrzeby zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami i mogą być zatem wykorzystywane do oceny projektów przed przyjęciem zmienionej TSI.
4. Każdy członek sieci organizacji przedstawicielskich, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) .../... (*), może powiadomić Komisję o możliwych brakach w TSI.

Artykuł 7

Niestosowanie TSI

1. Państwa członkowskie mogą zezwolić wnioskodawcy na niestosowanie jednej lub więcej TSI lub ich części w następujących przypadkach:
 - a) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub jego części, w przypadku odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części lub w przypadku jakiegokolwiek elementu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, będącego na zaawansowanym etapie realizacji lub będącego przedmiotem realizowanego kontraktu w dniu rozpoczęcia stosowania danych TSI;
 - b) w przypadku gdy w następstwie wypadku lub klęski żywiołowej warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub całkowite stosowanie odpowiednich TSI; w takim przypadku niestosowanie TSI jest ograniczone do okresu poprzedzającego odbudowę sieci;
 - c) w przypadku planowanego odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części, jeżeli stosowanie danych TSI zagroziłoby ekonomicznej opłacalności projektu lub zgodności systemu kolei w danym państwie członkowskim, np. w odniesieniu do skrajni ładunku, prześwitu toru, szerokości międzytorza lub napięcia sieci elektrycznej;
 - d) w przypadku pojazdów jadących z państw trzecich lub do państw trzecich, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii;
 - e) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub planowanego odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu na terytorium danego państwa członkowskiego, którego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Unii lub oddzielona od niej z uwagi na szczególne uwarunkowania geograficzne.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. a), dane państwo członkowskie przekazuje Komisji – w terminie jednego roku od wejścia w życie każdej TSI – wykaz projektów prowadzonych na jego terytorium, które zdaniem danego państwa członkowskiego są na zaawansowanym etapie realizacji.
3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej decyzji o niestosowaniu jednej lub większej liczby TSI lub ich części.
4. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a), c), d) i e) niniejszego artykułu, dane państwo członkowskie przesyła Komisji wniosek o niestosowanie TSI lub ich części, wraz z dokumentacją zawierającą uzasadnienie tego wniosku i wyszczególniającą alternatywne przepisy, jakie dane państwo członkowskie zamierza stosować w miejsce TSI. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. e) niniejszego artykułu, Komisja analizuje wniosek oraz podejmuje decyzję, czy go przyjąć, w świetle kompletności i spójności informacji zawartych w dokumentacji. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d) niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje decyzję w drodze aktu wykonawczego na podstawie wyżej wspomnianej analizy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.

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

5. W drodze aktów wykonawczych Komisja określa, jakie informacje mają się znaleźć w dokumentacji, o której mowa w ust. 4, a także wymagany format tej dokumentacji i sposób jej przesłania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.
6. Do czasu wydania decyzji przez Komisję państwo członkowskie może niezwłocznie stosować alternatywne przepisy, o których mowa w ust. 4.
7. Komisja podejmuje decyzję w ciągu czterech miesięcy od daty złożenia wniosku wraz z pełną dokumentacją. W razie braku takiej decyzji wniosek uznaje się za przyjęty.

(*) Rozporządzenie znajdujące się w dokumencie 2013/0014 (COD).

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

ROZDZIAŁ III

SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

Artykuł 8

Warunki wprowadzania składników interoperacyjności do obrotu

1. Państwa członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki celem zapewnienia, by składniki interoperacyjności były:
- a) wprowadzone do obrotu jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań;
 - b) użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane.

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

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

Artykuł 9

Zgodność lub przydatność do stosowania

1. Państwa członkowskie i Agencja uznają, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania, jeśli jest on zgodny z wymaganiami określonymi w stosownych TSI lub stosownych specyfikacjach europejskich stworzonych w celu osiągnięcia zgodności z tymi warunkami. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania poświadczają, że składniki interoperacyjności zostały poddane procedurom określonym w odpowiednich TSI w odniesieniu do oceny zgodności lub przydatności do stosowania.
2. Jeżeli TSI tego wymaga, deklaracji WE towarzyszy:
- a) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, ze specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione;
 - b) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, rozpatrywanego w jego środowisku kolejowym, w szczególności w przypadkach wymogów funkcjonalnych.
3. Deklaracja WE jest opatrzona datą i podpisem producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.
4. Komisja określa – w drodze aktów wykonawczych – wzór deklaracji WE zgodności lub przydatności składników interoperacyjności do stosowania oraz listę dokumentów towarzyszących. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.
5. Części zamienne do podsystemów, które są już dopuszczone do eksploatacji w chwili wejścia w życie odpowiedniej TSI, mogą być montowane w tych podsystemach bez konieczności spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1.
6. TSI mogą przewidzieć okres przejściowy w odniesieniu do wyrobów kolejowych określonych w danych TSI jako składniki interoperacyjności, które znajdowały się na rynku w chwili wprowadzenia w życie TSI. Składniki te spełniają wymagania art. 8 ust. 1.

*Artykuł 10***Procedura dotycząca deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania**

1. W celu ustanowienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producent lub jego upoważniony przedstawiciel stosuje przepisy określone w odpowiednich TSI.
2. Jeżeli dana TSI zawiera taki wymóg, ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przeprowadza notyfikowana jednostka, w której producent lub jego upoważniony przedstawiciel złożył wniosek.
3. Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych aktów prawnych Unii obejmujących inne sprawy, deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania ma stwierdzać w takich przypadkach, że te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych innych aktach prawnych.
4. Jeśli ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel nie zachowują wymagań określonych w ust. 1 i 3, zobowiązania te spoczywają na jakiegokolwiek osobie wprowadzającej składniki interoperacyjności na rynek. Na użytek niniejszej dyrektywy te same zobowiązania mają zastosowanie do każdego podmiotu łączącego składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub ich części lub wytwarzającej składniki interoperacyjności na swoje własne potrzeby.
5. W przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że deklaracja WE została niewłaściwie sporządzona, zapewnia, by składnik interoperacyjności nie został wprowadzony na rynek. W takim przypadku producent lub jego upoważniony przedstawiciel zobowiązany jest przywrócić składnik interoperacyjności do stanu zgodności na warunkach ustalonych przez to państwo członkowskie.

*Artykuł 11***Niezgodność składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami**

1. Jeśli państwo członkowskie stwierdzi, iż składnik interoperacyjności objęty deklaracją zgodności WE lub przydatności do stosowania i wprowadzony do obrotu przy zamierzonym wykorzystaniu najprawdopodobniej nie spełni zasadniczych wymagań, przyjmuje ono wszelkie niezbędne środki celem ograniczenia obszaru jego stosowania, zakazania jego wykorzystania, wycofania go z rynku lub odzyskania go. Państwo członkowskie powiadamia niezwłocznie Komisję, Agencję i pozostałe państwa członkowskie o przyjętych środkach i podaje powody swej decyzji, w szczególności stwierdzając, czy niezgodność ta jest spowodowana:
 - a) niemożnością spełnienia zasadniczych wymagań;
 - b) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeśli zdano się na zastosowanie takich wymagań;
 - c) nieadekwatnością specyfikacji europejskich.
2. Na podstawie mandatu udzielonego przez Komisję Agencja rozpoczyna niezwłocznie – a w każdym przypadku w terminie 20 dni od daty otrzymania tego mandatu – proces konsultacji z zainteresowanymi stronami. Jeśli po konsultacjach Agencja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie Komisję, państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, a także pozostałe państwa członkowskie oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. Jeśli Agencja ustali, że dany środek jest uzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie państwa członkowskie.
3. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, jest uzasadniona nieadekwatnością specyfikacji europejskich, państwa członkowskie, Komisja lub Agencja w odpowiednich przypadkach stosuje jeden lub więcej z poniższych środków:
 - a) całkowite lub częściowe wycofanie tej specyfikacji z publikacji zawierających ją;
 - b) w przypadku gdy odpowiednia specyfikacja stanowi normę zharmonizowaną – ograniczenie lub wycofanie tej normy zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;
 - c) przeprowadzenie przeglądu TSI zgodnie z art. 6.
4. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację zgodności WE nie spełnia zasadniczych wymagań, właściwe państwo członkowskie podejmuje odpowiednie środki przeciw każdej jednostce, która sporządziła taką deklarację, oraz powiadamia o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

ROZDZIAŁ IV
PODSYSTEMY

Artykuł 12

Swobodny przepływ podsystemów

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

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

Artykuł 13

Zgodność z TSI i z przepisami krajowymi

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

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

- a) w przypadku gdy TSI nie obejmują lub nie obejmują w pełni niektórych aspektów zasadniczych wymagań, w tym otwartych punktów, o których mowa w art. 4 ust. 6;
- b) w przypadku gdy powiadomiono o niestosowaniu jednej lub większej liczby TSI lub ich części zgodnie z art. 7;
- c) w sytuacji, gdy w szczególnym przypadku konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych w odpowiedniej TSI;
- d) w przypadku przepisów krajowych stosowanych do opisanie istniejących systemów, przy czym obowiązuje ograniczenie do oceny zgodności technicznej pojazdu z siecią;
- e) w przypadku sieci i pojazdów nieobjętych TSI;
- f) jako pilny tymczasowy środek zapobiegawczy, zwłaszcza w następstwie wypadku.

Artykuł 14

Zgłaszanie przepisów krajowych

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

- a) w przypadku gdy przepisy krajowe nie zostały zgłoszone do dnia ... (*). W tym przypadku są one zgłaszane do dnia ... (**);
- b) przy każdej zmianie tych przepisów;
- c) po przedłożeniu nowego wniosku o niestosowanie TSI zgodnie z art. 7;
- d) w przypadku gdy przepisy krajowe stały się zbędne po opublikowaniu lub zmianie danej TSI.

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) Sześć miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie przekazują pełny tekst przepisów krajowych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) .../.... (*)
 3. Państwa członkowskie zapewniają, by przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, w tym przepisy obejmujące interfejsy między pojazdami i sieciami, były łatwo dostępne, znajdowały się w zasobach publicznych i były sformułowane w sposób zrozumiały dla wszystkich zainteresowanych stron. Państwa członkowskie mogą zostać wezwane do przekazania dodatkowych informacji na temat tych przepisów krajowych.
 4. Państwa członkowskie mogą określić nowe przepisy krajowe wyłącznie w następujących przypadkach:
 - a) w przypadku gdy TSI nie spełnia całkowicie zasadniczych wymagań;
 - b) jako pilny środek zapobiegawczy, zwłaszcza w następstwie wypadku.
 5. Państwa członkowskie przekazują za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) .../... (*) projekty nowych przepisów krajowych Agencji i Komisji do rozważenia w odpowiednim czasie i zgodnie z terminami, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia (UE) .../... (*), przed spodziewanym wprowadzeniem do krajowego systemu prawnego proponowanego nowego przepisu wraz z uzasadnieniem jego wprowadzenia. Państwa członkowskie zapewniają, by projekt był w dostatecznym stopniu dopracowany, aby Agencja mogła przeprowadzić jego analizę zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) .../... (*).
 6. Przyjmując nowy przepis krajowy, państwa członkowskie zgłaszają go Agencji i Komisji za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) .../... (*).
 7. W przypadku pilnych środków zapobiegawczych państwa członkowskie mogą przyjąć i zacząć stosować nowy przepis krajowy natychmiastowo. Przepis ten jest zgłaszany zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia (UE) .../... (*) i podlega ocenie przez Agencję zgodnie z art. 26 ust. 1, 2 i 5 rozporządzenia (UE) .../... (*).
 8. Państwa członkowskie zgłaszając przepis krajowy, o którym mowa w ust. 1, przedstawiają uzasadnienie potwierdzające potrzebę istnienia takiego przepisu w celu spełnienia zasadniczego wymagania, które nie zostało jeszcze ujęte w odpowiedniej TSI.
 9. Projekt przepisów krajowych oraz przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, badane są przez Agencję zgodnie z procedurą określoną w art. 25 i 26 rozporządzenia (UE) .../... (*).
 10. Komisja ustanawia – w drodze aktów wykonawczych – klasyfikację zgłoszonych przepisów krajowych w podziale na poszczególne kategorie w celu ułatwienia wzajemnej akceptacji w różnych państwach członkowskich i wprowadzania pojazdów do obrotu, w tym zgodności między urządzeniami stałymi a ruchomymi. Te akty wykonawcze opierają się na postępowach osiągniętych przez Agencję w dziedzinie wzajemnej akceptacji i są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.
- Agencja dokonuje – zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w akapicie pierwszym – klasyfikacji przepisów krajowych zgłoszonych zgodnie z niniejszym artykułem.
11. Państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą powiadamiać o przepisach i ograniczeniach o ściśle lokalnym charakterze. W takich przypadkach państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o tych przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49.
 12. Przepisy krajowe zgłoszone na podstawie niniejszego artykułu nie podlegają procedurze powiadamiania określonej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 ⁽¹⁾.
 13. Przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem, nie mają zastosowania na użytek niniejszej dyrektywy.

(*) Rozporządzenie znajdujące się w dokumencie 2013/0014 (COD).

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

Artykuł 15

Procedura sporządzania deklaracji weryfikacji WE

1. Aby sporządzić deklarację weryfikacji WE niezbędną do wprowadzenia do obrotu oraz dopuszczenia do eksploatacji, o których mowa w rozdziale V, wnioskodawca występuje do jednostki lub jednostek oceniających zgodność, które wybrał w tym celu, z wnioskiem o zastosowanie procedury weryfikacji WE przedstawionej w załączniku IV.
2. Wnioskodawca sporządza deklarację weryfikacji WE podsystemu. Wnioskodawca oświadcza na swoją wyłączną odpowiedzialność, że dany podsystem został poddany stosownym procedurom weryfikacji i że spełnia on wymogi odpowiednich przepisów unijnych oraz wszelkich odpowiednich przepisów krajowych. Deklaracja weryfikacji WE oraz towarzyszące jej dokumenty są opatrzone datą i podpisane przez wnioskodawcę.
3. Zadania notyfikowanej jednostki odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do wprowadzenia podsystemu do obrotu lub dopuszczenia go do eksploatacji. Obejmują one również, zgodnie z odpowiednią TSI, weryfikację płaszczyzn współdziałania danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony.
4. Wnioskodawca odpowiada za zebranie dokumentacji technicznej, która ma towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE. Ta dokumentacja techniczna musi zawierać wszelkie niezbędne dokumenty związane z cechami podsystemu oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie dokumenty poświadczające zgodność składników interoperacyjności. Musi ona również zawierać wszelkie elementy odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania oraz wytyczne dotyczące serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania.
5. W przypadku odnowienia lub modernizacji podsystemu skutkujących zmianą dokumentacji technicznej i wywierających wpływ na ważność przeprowadzonych uprzednio procedur weryfikacji wnioskodawca ocenia potrzebę nowej deklaracji weryfikacji WE.
6. Notyfikowana jednostka może wydać pośrednie potwierdzenie weryfikacji w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów.
7. Jeśli zezwala na to odpowiednia TSI, notyfikowana jednostka może wydać certyfikat weryfikacji dla podsystemu lub większej liczby podsystemów lub pewnych części tych podsystemów.
8. Państwa członkowskie wyznaczają jednostki odpowiedzialne za przeprowadzanie procedury weryfikacji z poszanowaniem przepisów krajowych. W tym względzie wskazane jednostki są odpowiedzialne za związane z tym zadania. Bez uszczerbku dla art. 30 państwo członkowskie może wskazać jednostkę notyfikowaną jako jednostkę wyznaczoną; w takim przypadku cały proces może być zrealizowany przez jedną jednostkę oceniającą zgodność.
9. Komisja może określić w drodze aktów wykonawczych:
 - a) szczegóły procedur weryfikacji WE podsystemów, w tym procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych, oraz dokumenty, które mają zostać przekazane przez wnioskodawcę na użytek tej procedury;
 - b) wzory deklaracji weryfikacji WE, w tym w przypadku modyfikacji podsystemu lub w przypadku dodatkowych weryfikacji – pośrednie potwierdzenie weryfikacji – oraz wzory dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która ma być dołączana do tych deklaracji, a także wzory certyfikatu weryfikacji.

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

Artykuł 16

Niezgodność podsystemów z zasadniczymi wymaganiami

1. W przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest w pełni zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań, może ono zażądać przeprowadzenia dodatkowych kontroli.
2. Państwo członkowskie składające taki wniosek powiadamia niezwłocznie Komisję o wszelkich dodatkowych kontrolach, o które wnioskuje, i przedstawia powody na ich uzasadnienie. Komisja zasięga opinii zainteresowanych stron.

3. Państwo członkowskie składające wniosek określa, czy fakt, że nie osiągnięto pełnej zgodności z niniejszą dyrektywą, jest wynikiem:
- nieprzestrzegania zasadniczych wymagań lub danej TSI lub nieprawidłowego stosowania danej TSI; w tym przypadku Komisja bezzwłocznie informuje państwo członkowskie, w którym znajduje się siedziba podmiotu, który sporządził nieprawidłową deklarację weryfikacji WE, i zwraca się do państwa członkowskiego o przyjęcie stosownych środków;
 - w tym przypadku stosuje się procedurę zmiany TSI, o której mowa w art. 6.

Artykuł 17

Domniemanie zgodności

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

ROZDZIAŁ V

WPROWADZENIE DO OBROTU I DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI

Artykuł 18

Zezwolenie na dopuszczenie stałych urządzeń do eksploatacji

- Podsystemy „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” dopuszcza się do eksploatacji tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania oraz jeśli otrzymano stosowne zezwolenie zgodnie z ust. 3 i 4.
- Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwala na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „energia” i „infrastruktura” i „sterowanie – urządzenia przytorowe”, które znajdują się lub są eksploatowane na terytorium jego państwa członkowskiego.
- Krajowe organy ds. bezpieczeństwa udzielają szczegółowych wytycznych w sprawie otrzymywania zezwoleń, o których mowa w niniejszym artykule. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących tych zezwoleń, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują przy rozpowszechnianiu tych informacji.
- Wnioskodawca składa w krajowym organie ds. bezpieczeństwa wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń. Wnioskowi towarzyszy dokumentacja, która zawiera dowody:
 - istnienia deklaracji weryfikacji, o których mowa w art. 15;
 - technicznej zgodności tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry;
 - 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 (UE) .../... (*).
 - w przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmujących urządzenia europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) lub globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R) – pozytywną decyzję Agencji wydaną zgodnie z art. 19 niniejszej dyrektywy – a w przypadku zmiany projektu specyfikacji przetargu lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych, która miała miejsce po wydaniu pozytywnej decyzji – zgodność z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) .../... (**).
- W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia.

(*) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

(**) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

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

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

- a) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu;
- b) wymagają tego odpowiednie TSI;
- c) wymagają tego krajowe plany wdrażania określone przez państwa członkowskie; lub
- d) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia.

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

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

Artykuł 19

Zharmonizowane wdrażanie ERTMS w Unii

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

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

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

- a) projekt specyfikacji przetargowych lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych;
- b) dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami, które mają być eksploatowane na danej sieci;
- c) dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI;
- d) wszelkie inne stosowne dokumenty, takie jak opinie krajowego organu ds. bezpieczeństwa, deklaracje weryfikacji lub certyfikaty zgodności.

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

(**) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 20

Wprowadzanie podsystemów ruchomych do obrotu

1. Podsystemy ruchome są wprowadzane do obrotu przez wnioskodawcę tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania.
2. W szczególności wnioskodawca zapewnia przekazanie stosownej deklaracji weryfikacji.

Artykuł 21

Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu

1. Wnioskodawca wprowadza pojazd do obrotu wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydanego przez Agencję zgodnie z ust. 5–7 lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 8.
2. We wniosku o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wnioskodawca wskazuje obszar użytkowania danego pojazdu. Wniosek zawiera dowody na to, że sprawdzono zgodność techniczną między pojazdem a siecią w obszarze użytkowania.

(*) Rozporządzenie znajdujące się w dokumencie 2013/0014 (COD).

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

- a) wprowadzenie do obrotu podsystemów ruchomych, z których składa się pojazd zgodnie z art. 20, na podstawie deklaracji weryfikacji WE;
- b) techniczną zgodność podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe;
- c) bezpieczną integrację podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa, o których mowa w art. 6 dyrektywy (UE) .../... (*);
- d) techniczną zgodność pojazdu z siecią w obszarze użytkowania, o którym mowa w ust. 2, ustaloną na podstawie odpowiednich TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisów krajowych, rejestrów infrastruktury, a także wspólnej metody oceny ryzyka określonej w art. 6 dyrektywy (UE) .../... (*).

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

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

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

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

- a) ocenia elementy dokumentacji określone w ust. 3 akapit pierwszy lit. b), c) i d), aby zweryfikować kompletność, trafność i spójność dokumentacji w odniesieniu do odpowiednich TSI;
- b) przesyła dokumentację wnioskodawcy do krajowych organów ds. bezpieczeństwa w przewidywanym obszarze użytkowania, aby oceniły dokumentację i zweryfikowały kompletność, trafność i spójność dokumentacji w odniesieniu do ust. 3 akapit pierwszy lit. d) oraz elementów przewidzianych w ust. 3 akapit pierwszy lit. a), b) i c) w odniesieniu do odpowiednich przepisów krajowych.

W ramach ocen, o których mowa w lit. a) i b) oraz w przypadku uzasadnionej wątpliwości Agencja lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą zażądać przeprowadzenia testów na sieci. Aby ułatwić przeprowadzanie tych testów krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci. Zarządca infrastruktury podejmuje wszelkie działania, aby zapewnić, by testy takie odbywały się w przeciągu trzech miesięcy od momentu, w którym zażąda ich Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

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

(*) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

(**) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

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

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

Agencja przyjmuje pełną odpowiedzialność za zezwolenia, które wydaje.

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

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

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

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

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

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

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

9. Do dnia ... (**) Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych ustalenia praktyczne określające:

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

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

(**) Dz.U.: proszę wstawić datę przypadającą dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

- b) szczegóły procesu udzielania zezwolenia, takie jak etapy procedury i terminy każdego etapu tego procesu;
- c) sposób, w jaki wymogi określone w niniejszym artykule muszą zostać spełnione przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa na różnych etapach procesu stosowania i udzielania zezwolenia, w tym w ocenie dokumentacji wnioskodawców.

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

10. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu określa:

- a) obszar(-y) użytkowania;
- b) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w odpowiednich przypadkach, w przepisach krajowych – dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania;
- c) zgodność pojazdu z odpowiednimi TSI oraz przepisami krajowymi w odniesieniu do parametrów, o których mowa w lit. b);
- d) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia.

11. Wszelkie decyzje o odmowie wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub wyłączeniu części sieci zgodnie z negatywną oceną, o której mowa w ust. 7, uzasadnia się należycie. Wnioskodawca może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania odpowiedzi odmownej, wystąpić do, stosownie do przypadku, Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, o ponowne rozpatrzenie tej decyzji. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpływu wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.

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

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

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

- a) zmieniono te wartości parametrów, o których mowa w ust. 10 lit. b), które nie mieszczą się w zakresie akceptowalnych parametrów określonych w TSI;
- b) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu;
- c) wymagają tego odpowiednie TSI.

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

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

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

(**) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

14. Na użytek ust. 5 i 6 niniejszego artykułu Agencja zawiera porozumienia o współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 76 rozporządzenia (UE) .../... (*). Porozumienia te mogą być umowami szczegółowymi lub umowami ramowymi i mogą być zawierane przez jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub większą ich liczbę. Porozumienia te zawierają uszczegółowiony opis zadań i warunków tworzenia wymiernych wyników, terminy ich osiągnięcia oraz strukturę rozdziału opłat należnych od wnioskodawcy. Mogą one także zawierać szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy w przypadku sieci wymagających szczególnej fachowości ze względów geograficznych lub historycznych, z uwzględnieniem redukcji kosztów i obciążeń administracyjnych ponoszonych przez wnioskodawcę. W przypadku gdy sieci takie są odizolowane od reszty systemu kolei Unii, takie szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy mogą obejmować możliwość zlecania zadań odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego przydziału zasobów w zakresie zezwoleń. Ustalenia te są wypracowywane, zanim Agencja podejmie zadania związane z udzielaniem zezwoleń zgodnie z art. 54 ust. 4 niniejszej dyrektywy.

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

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

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

Artykuł 22

Rejestracja pojazdów, które uzyskały zezwolenie na wprowadzenie do obrotu

1. Przed pierwszym użytkowaniem pojazdu oraz po udzieleniu zezwolenia na wprowadzenie go do obrotu zgodnie z art. 21, pojazd jest na wniosek posiadacza rejestrowany w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47.
2. W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu jest ograniczony do terytorium jednego państwa członkowskiego, pojazd jest rejestrowany w tym państwie członkowskim.
3. W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu obejmuje terytorium więcej niż jednego państwa członkowskiego, pojazd jest rejestrowany w jednym z tych państw członkowskich.

Artykuł 23

Kontrole przed rozpoczęciem użytkowania pojazdów, które uzyskały zezwolenie

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

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

(**) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

- a) czy pojazd uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu zgodnie z art. 21 i czy jest właściwie zarejestrowany;
 - b) czy pojazd jest kompatybilny z trasą na podstawie rejestru infrastruktury, odpowiednich TSI lub wszelkich stosownych informacji, których ma dostarczyć zarządca infrastruktury bezpłatnie i w rozsądnym terminie, jeżeli taki rejestr nie istnieje lub jest niekompletny; oraz
 - c) czy pojazd jest odpowiednio zintegrowany w zestawieniu pociągu, w którym ma być eksploatowany, z uwzględnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem określonego w art. 9 dyrektywy (UE) .../... (*) oraz TSI dotyczącej ruchu kolejowego.
2. Na użytek ust. 1 przedsiębiorstwo kolejowe może przeprowadzić badania we współpracy z zarządcą infrastruktury.

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

Artykuł 24

Dopuszczenie typu pojazdu

1. Agencja lub, w odpowiednich przypadkach, krajowy organ ds. bezpieczeństwa, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 może przyznać dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji. Wniosek o dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) .../... (**).
2. W przypadku gdy Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyznaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, jednocześnie przyznaje na wniosek wnioskodawcy dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji, odnoszące się do tego samego obszaru użytkowania pojazdu.
3. W przypadku zmian jakichkolwiek odpowiednich przepisów TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji, TSI lub krajowe przepisy stanowią, czy już przyznane dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji nadal obowiązuje, czy też musi zostać odnowione. Jeżeli dopuszczenie to musi zostać odnowione, kontrole prowadzone przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa mogą dotyczyć wyłącznie zmienionych przepisów.
4. Komisja ustali w drodze aktów wykonawczych wzór deklaracji zgodności z typem. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.
5. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana zgodnie z:
 - a) procedurami weryfikacji odpowiednich TSI; lub
 - b) w przypadku gdy TSI nie mają zastosowania – procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B+D, B+F oraz H1 decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE ⁽¹⁾.
6. W stosownych przypadkach Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające doraźne moduły oceny zgodności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.
7. Dopuszczenie typu do eksploatacji rejestruje się w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 48.

(*) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

(**) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

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

Artykuł 25

Zgodność pojazdów z dopuszczonym typem pojazdu

1. Pojazd lub seria pojazdów zgodny(-a) z dopuszczonym typem pojazdu otrzymuje bez dalszych kontroli zezwolenie na pojazd zgodnie z art. 21 na podstawie deklaracji zgodności z tym typem pojazdu przedłożonej przez wnioskodawcę.
2. Przedłużenie dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji, o którym mowa w art. 24 ust. 3, nie wpływa na zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane już na podstawie uprzedniego zezwolenia na wprowadzenie typu pojazdu do obrotu.

Artykuł 26

Niezgodność pojazdów lub typów pojazdów z zasadniczymi wymaganiami

1. Gdy przedsiębiorstwo kolejowe stwierdzi podczas eksploatacji, że użytkowany przez niego pojazd nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu. Może ponadto poinformować o przyjętych środkach Agencję i wszelkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe ma dowody potwierdzające, że dana niezgodność istniała już w chwili wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, informuje Agencję i wszelkie inne zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa.
2. Gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa dowie się, na przykład w ramach procedury nadzoru określonej w art. 17 dyrektywy (UE) .../... (*), że dany pojazd lub typ pojazdu, któremu już przyznano – przez Agencję zgodnie z art. 21 ust. 5 albo zgodnie z art. 24, lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 21 ust. 8 lub zgodnie z art. 24 – zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, gdy jest używany zgodnie z przeznaczeniem, nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, informuje przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące dany pojazd lub typ pojazdu i prosi je o przyjęcie niezbędnych środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności pojazdu (pojazdów). Krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje Agencję i wszelkie inne zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w tym te, na których terytorium jest rozpatrywany wniosek o zgodę na wprowadzenie do obrotu dla pojazdu tego samego typu.
3. Gdy w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2 niniejszego artykułu środki naprawcze zastosowane przez dane przedsiębiorstwo kolejowe nie zapewniają zgodności z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymaganiami i gdy ta niezgodność prowadzi do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa, zainteresowany krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zastosować tymczasowe środki bezpieczeństwa w ramach swoich zadań nadzorczych, zgodnie z art. 17 ust. 6 dyrektywy (UE) .../... (*). Ponadto tymczasowe środki bezpieczeństwa w postaci zawieszenia dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji mogą być stosowane równolegle przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję i podlegają kontroli sądowej oraz procedurze określonej w art. 21 ust. 7 w odniesieniu do arbitrażu.
4. W przypadkach, o których mowa w ust. 3, Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa, który wydał zezwolenie, w następstwie przeglądu skuteczności środków przyjętych w celu rozwiązania kwestii poważnego zagrożenia bezpieczeństwa mogą podjąć decyzję o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia, gdy udowodniono, że w momencie udzielania zezwolenia nie został spełniony jeden z zasadniczych wymagań. W tym celu powiadamiają o swojej decyzji posiadacza zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji, podając uzasadnienie ich decyzji. Posiadacz ten może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania decyzji Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji. W tym przypadku decyzja o unieważnieniu zezwolenia jest czasowo zawieszana. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa mają jeden miesiąc od daty wpływu wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.

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

(*) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

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

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

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

7. Decyzja Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa o unieważnieniu zezwolenia jest odzwierciedlana w odpowiednim rejestrze pojazdów, zgodnie z art. 22 lub – w przypadku dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji – w europejskim rejestrze typów pojazdów dla których udzielono zezwolenia zgodnie z art. 24 ust. 7. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zapewniają, by przedsiębiorstwa kolejowe eksploatujące pojazdy tego samego typu jak pojazd lub typ pojazdu podlegające unieważnieniu, zostały odpowiednio poinformowane. Takie przedsiębiorstwa kolejowe sprawdzają najpierw, czy występuje ten sam problem niezgodności. W takim przypadku ma zastosowanie procedura określona w niniejszym artykule.

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

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

ROZDZIAŁ VI

JEDNOSTKI OCENIAJĄCE ZGODNOŚĆ

Artykuł 27

Organy notyfikujące

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

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

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

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

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

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

(**) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

*Artykuł 28***Wymagania dotyczące organów notyfikujących**

Organ notyfikujący:

- a) jest ustanowiony w sposób niepowodujący konfliktu interesów między organem notyfikującym a jednostkami oceniającymi zgodność;
- b) jest zorganizowany i funkcjonuje w sposób zapewniający bezstronność i neutralność jego działalności;
- c) jest zorganizowany w sposób zapewniający, aby decyzja dotycząca notyfikowania jednostki oceniającej zgodność była podejmowana przez kompetentne osoby spoza grona osób przeprowadzających ocenę;
- d) nie może oferować ani realizować żadnych działań pozostających w gestii jednostek oceniających zgodność, ani nie może świadczyć usług w zakresie konsultacji na zasadach komercyjnych, konkurując z innymi podmiotami;
- e) zapewnia poufność informacji, które otrzymuje;
- f) musi dysponować odpowiednią liczbą pracowników posiadających kompetencje do właściwego wykonywania swoich zadań.

*Artykuł 29***Obowiązek udzielania informacji przez organy notyfikujące**

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

Komisja udostępnia te informacje do wiadomości publicznej.

*Artykuł 30***Jednostki oceniające zgodność**

1. Do celów notyfikacji jednostka oceniająca zgodność musi spełniać wymagania określone w ust. 2–7 niniejszego artykułu oraz w art. 31 i 32.
2. Jednostka oceniająca zgodność musi być powołana na podstawie prawa krajowego i mieć osobowość prawną.
3. Jednostka oceniająca zgodność musi być zdolna do realizacji zadań związanych z oceną zgodności, przydzielonych jej na mocy odpowiedniej TSI, do których została notyfikowana, niezależnie od tego, czy dana jednostka oceniająca zgodność wykonuje wspomniane zadania samodzielnie, czy są one realizowane w jej imieniu i na jej odpowiedzialność.

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

- a) niezbędnymi pracownikami posiadającymi wiedzę techniczną oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie do realizacji zadań związanych z oceną zgodności;
- b) odpowiednimi opisami procedur, zgodnie z którymi przeprowadza się ocenę zgodności, w celu zagwarantowania przejrzystości i powtarzalności tych procedur. Jednostka prowadzi odpowiednią politykę i posiada stosowne procedury, dzięki którym możliwe jest odróżnienie zadań wykonywanych w charakterze notyfikowanej jednostki oceniającej zgodność od wszelkiej innej działalności;
- c) odpowiednimi procedurami służącymi prowadzeniu działalności przy uwzględnieniu wielkości, sektora i struktury przedsiębiorstw, stopnia złożoności technologii wytwarzania danego produktu oraz masowego lub seryjnego charakteru procesu produkcyjnego.

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

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

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

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

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

Artykuł 31

Bezstronność jednostek oceniających zgodność

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 32

Pracownicy jednostek oceniających zgodność

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

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

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

- b) dostateczną znajomość wymagań dotyczących ocen, które wykonują, oraz odpowiednie uprawnienia do dokonywania takich ocen;
 - c) odpowiednią znajomość i zrozumienie zasadniczych wymagań, mających zastosowanie norm zharmonizowanych oraz stosownych przepisów prawa Unii;
 - d) umiejętności wymagane do sporządzania certyfikatów, zapisów i sprawozdań dokumentujących wykonanie ocen.
2. Wynagrodzenie ścisłego kierownictwa jednostki oceniającej zgodność oraz jej pracowników wykonujących ocenę nie może zależeć od liczby wykonanych ocen ani od wyników tych ocen.

Artykuł 33

Domniemanie zgodności jednostki oceniającej zgodność

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

Artykuł 34

Spółki zależne jednostek notyfikowanych i podwykonawstwo na zlecenie jednostek notyfikowanych

1. W przypadku gdy jednostka notyfikowana podzleca określone zadania związane z oceną zgodności lub korzysta z usług spółki zależnej, jest ona zobowiązana zapewnić, aby podwykonawca lub spółka zależna spełniali wymagania określone w art. 30–32, oraz odpowiednio poinformować organ notyfikujący.
2. Jednostka notyfikowana ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub spółki zależne, niezależnie od tego, gdzie prowadzą swoją działalność.
3. Działalność jednostek notyfikowanych może być podzlecana lub wykonywana przez spółkę zależną wyłącznie za zgodą klienta.
4. Jednostka notyfikowana jest zobowiązana przechowywać do dyspozycji organu notyfikującego odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kompetencji podwykonawcy lub spółki zależnej oraz prac wykonywanych przez podwykonawcę lub spółkę zależną na mocy odpowiedniej TSI.

Artykuł 35

Akredytowane jednostki własne

1. Wnioskodawcy mogą korzystać z akredytowanej jednostki własnej na potrzeby prowadzenia działalności w zakresie oceny zgodności w celu wdrożenia procedur określonych w modułach A1, A2, C1 lub C2 określonych w załączniku II do decyzji nr 768/2008/WE oraz modułach CA1 i CA2 określonych w załączniku I do decyzji 2010/713/UE. Taka jednostka stanowi oddzielną i wyraźnie wyodrębnioną część danego wnioskodawcy i nie jest zaangażowana w projektowanie, produkcję, dostawę, instalację, użytkowanie lub konserwację ocenianych przez nią produktów.
2. Akredytowana jednostka własna musi spełniać następujące wymogi:
 - a) musi być akredytowana zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 765/2008;
 - b) jednostka i jej pracownicy muszą mieć wyznaczone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posiadać zależność służbową w ramach organizacji macierzystej, która zapewnia jej bezstronność i być w stanie wykazać ją wobec właściwej krajowej jednostki akredytującej;
 - c) jednostka i jej pracownicy nie mogą odpowiadać za projektowanie, produkcję, dostawę, instalację, obsługę lub konserwację ocenianych przez nich produktów oraz nie mogą się angażować w żadną działalność, która mogłaby uchybiać niezależności ich opinii oraz rzetelności oceny;

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 informacji o ich akredytacji jest przekazywana organowi notyfikującemu przez przedsiębiorstwo lub krajową jednostkę akredytującą.

Artykuł 36

Wniosek o notyfikację

1. Jednostka oceniająca zgodność przedkłada wniosek o notyfikację organowi notyfikującemu państwa członkowskiego, w którym prowadzi działalność.
2. Do wniosku załącza się opis działalności związanej z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności oraz produktu lub produktów, w odniesieniu do których dana jednostka uważa się za kompetentną, jak również certyfikat akredytacji, jeżeli jest w posiadaniu, wydany przez krajową jednostkę akredytującą, potwierdzający, że dana jednostka oceniająca zgodność spełnia wymagania ustanowione w art. 30–32.
3. Jeżeli jednostka oceniająca zgodność nie może dostarczyć certyfikatu akredytacji, zobowiązana jest przedłożyć organowi notyfikującemu wszystkie dowody w formie dokumentów, konieczne do sprawdzenia, uznania i regularnego monitorowania jej zgodności z wymaganiami ustanowionymi w art. 30–32.

Artykuł 37

Procedura notyfikacji

1. Organy notyfikujące notyfikują wyłącznie jednostki oceniające zgodność, które spełniają wymagania ustanowione w art. 30–32.
2. Organy notyfikujące notyfikują Komisji i pozostałym państwom członkowskim jednostki, o których mowa w ust. 1, z pomocą systemu notyfikacji elektronicznej, opracowanego i zarządzanego przez Komisję.
3. Do notyfikacji załącza się wszystkie szczegółowe informacje dotyczące działalności związanej z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności, produktu lub produktów będących przedmiotem notyfikacji oraz stosowny certyfikat akredytacji lub inne poświadczenie kompetencji zgodne z ust. 4.
4. W przypadku gdy podstawy notyfikacji nie stanowi certyfikat akredytacji określony w art. 36 ust. 2, organ notyfikujący przedkłada Komisji i pozostałym państwom członkowskim niezbędne dokumenty potwierdzające kompetencje jednostki oceniającej zgodność oraz wprowadzone ustalenia gwarantujące, że jednostka ta będzie okresowo monitorowana i będzie nadal spełniać wymagania określone w art. 30–32.
5. Dana jednostka może prowadzić działalność jednostki notyfikowanej wyłącznie pod warunkiem że Komisja i pozostałe państwa członkowskie nie zgłosiły zastrzeżeń w terminie dwóch tygodni od notyfikacji w przypadku korzystania z certyfikatu akredytacji, a w terminie dwóch miesięcy od notyfikacji w przypadku niekorzystania z akredytacji.
6. Wszelkie kolejne zmiany w notyfikacji należy notyfikować Komisji i pozostałym państwom członkowskim.

Artykuł 38

Numery identyfikacyjne i wykazy jednostek notyfikowanych

1. Komisja przydziela jednostce notyfikowanej numer identyfikacyjny.

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

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

Komisja zapewnia stałą aktualizację tego wykazu.

*Artykuł 39***Zmiany w notyfikacji**

1. W przypadku gdy organ notyfikujący stwierdza lub otrzymuje informację, że jednostka notyfikowana przestała spełniać wymagania określone w art. 30–32 lub nie wypełnia swoich obowiązków, organ notyfikujący ogranicza, zawiesza lub wycofuje notyfikację, zależnie od sytuacji oraz w zależności od wagi niespełnienia wymagań lub niewypełnienia obowiązków. Niezwłocznie informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.
2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub wycofania notyfikacji, albo w przypadku zaprzestania działalności przez jednostkę notyfikowaną, notyfikujące państwo członkowskie przyjmuje właściwe środki w celu zapewnienia, by aktami zajęła się inna jednostka notyfikowana lub żeby były one dostępne na żądanie odpowiedzialnych organów notyfikujących i organów nadzoru rynku.

*Artykuł 40***Kwestionowanie kompetencji jednostek notyfikowanych**

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub otrzymuje informację o wątpliwościach co do kompetencji jednostki notyfikowanej lub dalszego wywiązywania się przez tę jednostkę z nałożonych na nią obowiązków i zachowania zgodności z wymaganiami.
2. Na żądanie Komisji notyfikujące państwo członkowskie udziela jej wszelkich informacji dotyczących podstawy notyfikacji lub utrzymania kompetencji danej jednostki.
3. Komisja zapewnia poufność wszystkich informacji wrażliwych uzyskanych w trakcie dochodzenia.
4. W przypadku gdy Komisja stwierdza, że jednostka notyfikowana nie spełnia wymagań notyfikacji lub przestała je spełniać, informuje o tym fakcie notyfikujące państwo członkowskie i zwraca się do niego o przyjęcie koniecznych środków naprawczych, włącznie z wycofaniem notyfikacji, jeżeli zachodzi taka potrzeba.

*Artykuł 41***Obowiązki jednostek notyfikowanych w zakresie dotyczącym ich działalności**

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

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

3. Jeżeli jednostka notyfikowana stwierdza, że producent nie spełnił wymagań ustanowionych w odpowiedniej TSI lub w odpowiednich normach zharmonizowanych czy specyfikacjach technicznych, zobowiązuje ona producenta do przyjęcia stosownych środków naprawczych i nie wydaje mu certyfikatu zgodności.
4. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności w następstwie wydania certyfikatu jednostka notyfikowana stwierdza, że produkt przestał spełniać odpowiednią TSI lub odpowiednie normy zharmonizowane lub specyfikacje techniczne, zobowiązuje ona producenta do przyjęcia stosownych środków naprawczych i zawiesza lub cofa wydany certyfikat, jeżeli zachodzi taka konieczność.
5. W razie nieprzyjęcia środków naprawczych, lub jeżeli środki te nie przynoszą wymaganych skutków, jednostka notyfikowana ogranicza, zawiesza lub cofa wszystkie certyfikaty, stosownie do sytuacji.

*Artykuł 42***Obowiązek przekazywania informacji przez jednostki notyfikowane**

1. Jednostki notyfikowane informują organ notyfikujący:
 - a) o odmowie, ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu certyfikatów;

- b) o wszelkich okolicznościach, które mogą mieć negatywny wpływ na zakres i warunki notyfikacji;
- c) o każdym przypadku żądania informacji, które otrzymały one od organów nadzoru rynku o wykonanych zadaniach związanych z oceną zgodności;
- d) na żądanie, o podejmowanych działaniach związanych z oceną zgodności będących przedmiotem ich notyfikacji oraz o innych realizowanych zadaniach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

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

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

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

Artykuł 43

Wymiana najlepszych praktyk

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

Artykuł 44

Koordinacja jednostek notyfikowanych

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

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

Artykuł 45

Jednostki wyznaczone

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

- a) sytuacji dotyczącej umiejętności wymaganych od ich personelu na mocy art. 32 ust. 1 lit. c), w którym to przypadku jednostka wyznaczona musi mieć odpowiednią znajomość i zrozumienie prawa krajowego;
- b) sytuacji dotyczącej dokumentów, które mają być przechowywane do dyspozycji organu notyfikującego na mocy art. 34 ust. 4, w którym to przypadku jednostka wyznaczona musi objąć dokumenty związane z działaniami prowadzonymi przez jednostki zależne lub podwykonawców na mocy odpowiednich przepisów krajowych.

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

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

ROZDZIAŁ VII

REJESTRY

Artykuł 46

System numeracji pojazdów

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

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

2. Specyfikacje numeru EVN są określone w środkach, o których mowa w art. 47 ust. 2, zgodnie z odpowiednią TSI.
3. Każdemu pojazdowi przypisywany jest numer EVN tylko raz, chyba że przewidziano inaczej w środkach, o których mowa w art. 47 ust. 2, zgodnie z odpowiednią TSI.
4. Niezależnie od ust. 1 w przypadku pojazdów eksploatowanych lub pojazdów, które mają być eksploatowane na trasach z państw trzecich lub do nich, w których to państwach prześwit toru różni się od prześwitu toru na głównej sieci kolei na terenie Unii, państwa członkowskie mogą zaakceptować pojazdy dające się jednoznacznie zidentyfikować zgodnie z innym systemem kodowania.

Artykuł 47

Rejestry pojazdów

1. Do czasu, gdy zacznie działać europejski rejestr pojazdów, o którym mowa w ust. 5, każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr pojazdów. Rejestr ten:
 - a) jest zgodny ze wspólnymi specyfikacjami, o których mowa w ust. 2;
 - b) jest prowadzony i aktualizowany przez podmiot niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego;
 - c) jest dostępny dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa i jednostek dochodzeniowych określonych w art. 16 i 22 dyrektywy (UE) .../... (*) jest także dostępny, na uzasadniony wniosek, dla organów kontrolnych, o których mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE, oraz dla Agencji, przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, a także osób lub organizacji zajmujących się rejestracją pojazdów lub określonych w rejestrze.
2. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje krajowych rejestrów pojazdów dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu.

Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.
3. Krajowy rejestr pojazdów zawiera przynajmniej następujące elementy:
 - a) europejski numer pojazdu (EVN);
 - b) odniesienia do deklaracji weryfikacji WE i do podmiotu, który ją wydał;
 - c) odniesienia do europejskiego rejestru dopuszczonych typów pojazdów, o którym mowa w art. 48;
 - d) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu i jego posiadacza;
 - e) ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;
 - f) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.
4. Dopóki krajowe rejestry pojazdów państw członkowskich nie zostaną połączone zgodnie ze specyfikacją, o której mowa w ust. 2, każde państwo członkowskie aktualizuje swój rejestr, w zakresie dotyczących go danych, wprowadzając zmiany ujęte w rejestrze innego państwa członkowskiego..
5. W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych i nieuzasadnionych kosztów dla państw członkowskich i zainteresowanych stron, do dnia, Komisja, uwzględniając wyniki analizy kosztów i korzyści przyjmuje w drodze aktów wykonawczych funkcjonalne i techniczne specyfikacje europejskiego rejestru pojazdów, do którego włączone byłyby krajowe rejestry pojazdów, z myślą o zapewnieniu wszystkim użytkownikom zharmonizowanego interfejsu do rejestracji pojazdów i zarządzania danymi. Zastosowanie mają ust. 1 lit. b) i (c) oraz ust. 3. Specyfikacja taka dotyczy treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu, a także etapów migracji. (**). Dwa lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(*) Dyrektywa zawarta w dokumencie 2013/0016 (COD).

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

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

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

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

Artykuł 48

Europejski rejestr dopuszczonych typów pojazdów

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

- a) jest publiczny i dostępny drogą elektroniczną;
- b) jest zgodny ze wspólnymi specyfikacjami, o których mowa w ust. 2;
- c) jest połączony z odpowiednimi rejestrami pojazdów.

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

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

- a) właściwości techniczne – w tym te związane z dostępnością dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej – typu pojazdu, określone w odpowiednich TSI;
- b) nazwę producenta;
- c) dane dotyczące zezwoleń związanych z obszarem użytkowania danego typu pojazdu, w tym wszelkich ograniczeń lub cofnięć.

Artykuł 49

Rejestr infrastruktury

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

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

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

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

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

(*) Pięć lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

ROZDZIAŁ VIII

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 50

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... (*). Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.
4. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 51

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE⁽¹⁾. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 52

Uzasadnienie

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

Artykuł 53

Sprawozdania i informacje

1. Do dnia ... (***) Komisja przedstawia sprawozdanie na temat postępów w przygotowaniach do zwiększonej roli Agencji na mocy niniejszej dyrektywy. Ponadto co trzy lata, a po raz pierwszy trzy lata po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 54, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat postępów na drodze ku interoperacyjności systemu kolei Unii i funkcjonowania Agencji w tym kontekście. Sprawozdanie to zawiera również ocenę wdrażania i użytkowania rejestrów na mocy rozdziału VII i analizę przypadków określonych w art. 7 oraz stosowania rozdziału V, w szczególności ocenę funkcjonowania porozumień o współpracy zawartych między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Na użytek pierwszego sprawozdania po

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

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

(***) Dwa lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

zakończeniu okresu przejściowego Komisja przeprowadza szerokie konsultacje z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i określa program umożliwiający ocenę postępów. Jeżeli będzie to celowe w świetle powyższej analizy, Komisja proponuje środki ustawodawcze obejmujące środki dotyczące przyszłej roli Agencji w zwiększaniu interoperacyjności.

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

Artykuł 54

Przejsiowe zasady użytkowania pojazdów

1. Bez uszczerbku dla ust. 4 niniejszego artykułu pojazdy, które muszą uzyskać zezwolenie między ... (*) a ... (**), podlegają przepisom zawartym w rozdziale V dyrektywy 2008/57/WE.

2. Zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji wydane zgodnie z ust. 1 i wszelkie inne zezwolenia udzielone przed dniem ... (*), 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 nieobjętych jeszcze wydanym dla nich zezwoleniem, uzyskują nowe zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Dopuszczenie do obrotu w tych dodatkowych sieciach następuje zgodnie z art. 21.

4. Do dnia... (***) Agencja wykonuje zadania związane z udzielaniem zezwolenia na mocy art. 21 i 24 oraz zadania wymienione w art. 19 w odniesieniu do obszarów użytkowania w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2. W drodze odstępstwa od art. 21 i 24 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2, mogą nadal wydawać zezwolenia zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE do dnia ... (***).

Artykuł 55

Inne przepisy przejściowe

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

2. Dyrektywa 2008/57/WE ma nadal zastosowanie w odniesieniu do projektów dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS, które mają zostać dopuszczone do eksploatacji w okresie między ... (*) a ... (**).

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

4. Do dnia ... (****) warianty zawarte w umowach, które zostały podpisane przed dniem ... (*), nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19, nawet jeżeli są one wykonywane po dniu ... (*).

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) Trzy lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(***) Cztery lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(****) 15 lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

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

Artykuł 56

Zalecenia i opinie Agencji

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

Artykuł 57

Transpozycja

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

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

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

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

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

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

Artykuł 58

Uchylenie

Dyrektywa 2008/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku V część A traci moc od dnia ... (****), bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku V część B.

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

(*) Rozporządzenie zawarte w dokumencie 2013/0014 (COD).

(**) Trzy lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(***) 30 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(****) Cztery lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 59

Wejście w życie

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

Artykuł 60

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ELEMENTY SYSTEMU KOLEI UNII

1. SIEĆ

Na użytek niniejszej dyrektywy sieć Unii obejmuje następujące elementy:

- a) specjalnie wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h;
- b) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h;
- c) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana w każdym przypadku. Ta kategoria obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, 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.

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

2. POJAZDY

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

- lokomotywy i tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczne oraz wagony pasażerskie,
- wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych,
- pojazdy specjalne, takie jak maszyny torowe.

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

ZAŁĄCZNIK II

PODSYSTEMY

1. WYKAZ PODSYSTEMÓW

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

a) strukturalne:

- infrastruktura,
- energia,
- sterowanie – urządzenia przytorowe,
- sterowanie – urządzenia pokładowe,
- tabor; lub

b) eksploatacyjne:

- ruch kolejowy,
- utrzymanie,
- aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

2. OPIS PODSYSTEMÓW

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

2.1. **Infrastruktura**

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

2.2. **Energia**

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

2.3. **Sterowanie – urządzenia przytorowe**

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

2.4. **Sterowanie – urządzenia pokładowe**

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

2.5. **Ruch kolejowy**

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

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

2.6. Aplikacje telematyczne

Zgodnie z załącznikiem I podsystem ten obejmuje dwa elementy:

- a) aplikacje dla przewozów pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu;
- b) aplikacje dla przewozów towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących.

2.7. Tabor

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

2.8. Utrzymanie

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

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/szlina muszą spełniać wymogi w zakresie stabilności wymagane celem zagwarantowania bezpiecznego przejazdu przy maksymalnej dozwolonej prędkości. Parametry układu hamulcowego muszą gwarantować, że możliwe jest zatrzymanie pociągu na danej drodze hamowania przy maksymalnej dozwolonej prędkości.
- 1.1.3. Stosowane składniki muszą być odporne na wszelkie normalne i nadzwyczajne obciążenia, jakie zostały określone w okresie ich użytkowania. Wpływ wszelkich przypadkowych awarii na bezpieczeństwo musi zostać ograniczony przy użyciu właściwych środków.
- 1.1.4. Projekt instalacji stałych i taboru oraz wybór użytych materiałów muszą być skoncentrowane na ograniczeniu wywoływania, rozprzestrzeniania oraz skutków ognia i dymu w przypadku pożaru.
- 1.1.5. Wszelkie urządzenia przeznaczone do obsługi przez użytkowników muszą być tak zaprojektowane, aby nie szkodzić bezpiecznemu funkcjonowaniu urządzeń lub zdrowiu bądź bezpieczeństwu użytkowników przy ich przewidywanym użyciu, jednakże nie w sposób niezgodny z zamieszczonymi na nich instrukcjami.

1.2. **Niezawodność i dostępność**

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

1.3. **Zdrowie**

- 1.3.1. W pociągach oraz infrastrukturze kolejowej nie wolno używać materiałów mogących, z powodu sposobu ich użycia, stanowić zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp.
- 1.3.2. Materiały takie muszą być wybierane, stosowane i używane tak, aby ograniczać emisję szkodliwych lub groźnych spalin lub gazów, w szczególności w przypadku pożaru.

1.4. **Ochrona środowiska naturalnego**

- 1.4.1. Wpływ, jaki na środowisko ma utworzenie i funkcjonowanie systemu kolei, musi zostać oceniony i uwzględniony na etapie projektowania systemu zgodnie z obowiązującym prawem Unii.
- 1.4.2. Materiały wykorzystywane w pociągach i infrastrukturze muszą uniemożliwiać emisję spalin lub gazów, które są szkodliwe lub groźne dla środowiska, w szczególności w przypadku pożaru.
- 1.4.3. Tabor oraz systemy dostaw energii muszą być zaprojektowane i wykonane w sposób gwarantujący ich zgodność elektromagnetyczną z instalacjami, urządzeniami i sieciami publicznymi lub prywatnymi, z którymi mogą się wzajemnie zakłócać.
- 1.4.4. Projekt i działanie systemu kolei nie mogą powodować wytwarzania przez system kolei niedopuszczalnego poziomu hałasu:
 - w obszarach sąsiadujących z infrastrukturą, w rozumieniu definicji zawartej w art. 3 pkt 3 dyrektywy 2012/34/UE, oraz
 - w kabinie maszynisty.
- 1.4.5. Funkcjonowanie systemu kolei nie może powodować osiągnięcia niedopuszczalnego poziomu drgania gruntu w odniesieniu do działań i obszarów położonych w pobliżu infrastruktury i będących w normalnym stanie utrzymania.

1.5. Zgodność techniczna

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

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

1.6. Dostępność

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

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

2. SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DLA KAŻDEGO Z PODSYSTEMÓW

2.1. Infrastruktura

2.1.1. 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.

2.1.2. Dostępność

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

2.2. Energia

2.2.1. 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 – urządzenia pokładowe

2.3.1. Bezpieczeństwo

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

2.3.2. Zgodność techniczna

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

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

2.4. Tabor

2.4.1. Bezpieczeństwo

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

Urządzenia elektryczne nie mogą szkodzić bezpieczeństwu i funkcjonowaniu instalacji sterowania.

Techniki hamowania oraz wywierany nacisk muszą być zgodne z projektem toru, obiektów 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 umożliwić pasażerom poinformowanie o nim maszynisty, a obsłudze towarzyszącej – kontakt z nimi.

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

Pociąg musi posiadać oznaczone wyjścia bezpieczeństwa.

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

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

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

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

2.4.2. Niezawodność i dostępność

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

2.4.3. Zgodność techniczna

Urządzenia elektryczne muszą wykazywać zgodność z funkcjonowaniem instalacji sterowania.

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

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

2.4.4. *Urządzenia nadzoru*

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

2.4.5. *Dostępność*

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

2.5. **Utrzymanie**

2.5.1. *Zdrowie i bezpieczeństwo*

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

2.5.2. *Ochrona środowiska naturalnego*

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

2.5.3. *Zgodność techniczna*

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

2.6. **Ruch kolejowy**

2.6.1. *Bezpieczeństwo*

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

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

2.6.2. *Niezawodność i dostępność*

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

2.6.3. *Zgodność techniczna*

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

2.6.4. *Dostępność*

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

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

2.7.1. *Zgodność techniczna*

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

Należy podjąć działania zapewniające:

- rozwój baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych w sposób pozwalający na maksymalną wzajemną wymianę danych między różnymi aplikacjami i operatorami, z wyłączeniem poufnych danych handlowych,
- łatwy dostęp użytkownika do informacji.

2.7.2. *Niezawodność i dostępność*

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

2.7.3. *Zdrowie*

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

2.7.4. *Bezpieczeństwo*

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

2.7.5. *Dostępność*

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

ZAŁĄCZNIK IV

PROCEDURA WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW

1. ZASADY OGÓLNE

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

2. CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ JEDNOSTKĘ NOTYFIKOWANĄ

2.1. Wprowadzenie

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

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

2.2. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji

2.2.1. Zasady

Na wniosek wnioskodawcy weryfikacje można przeprowadzić w odniesieniu do części podsystemu lub można je ograniczyć do określonych etapów procedury weryfikacji. W takich przypadkach wyniki weryfikacji można udokumentować w „pośrednim potwierdzeniu weryfikacji” wydanym przez jednostkę notyfikowaną wybraną przez wnioskodawcę. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji musi zawierać odniesienie do TSI, z którymi zgodność podlegała ocenie.

2.2.2. Części podsystemu

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

2.2.3. Etapy procedury weryfikacji

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

- a) całościowy projekt;
- b) produkcja: budowa, w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej, wytwarzanie, montaż elementów oraz kompleksowa regulacja;
- c) testy końcowe.

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

2.3. Certyfikat weryfikacji

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

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

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

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

b) sprawdza wszystkie aspekty nieobjęte pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji; oraz

c) sprawdza końcowe testy całego podsystemu.

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

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

2.4. Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.5. Nadzór sprawowany przez jednostki notyfikowane

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

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

- 2.5.3. Ponadto jednostka notyfikowana może składać niezapowiedziane wizyty na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt. Musi ona dostarczyć podmiotom odpowiedzialnym za wdrożenie sprawozdanie z inspekcji oraz – w stosownych przypadkach – sprawozdanie z audytu.
- 2.5.4. Jednostka notyfikowana musi być zdolna do monitorowania podsystemu, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić – jeżeli wymaga tego odpowiednia TSI – jego przydatność do stosowania w otoczeniu kolejowym, do którego jest on przeznaczony.

2.6. **Przedkładanie dokumentacji**

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

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

2.7. **Publikowanie**

Każda jednostka notyfikowana musi okresowo publikować odpowiednie informacje dotyczące:

- a) otrzymanych wniosków o weryfikację i pośrednie potwierdzenie weryfikacji;
- b) wniosków o ocenę zgodności i przydatności składników interoperacyjności do stosowania;
- c) wydanych pośrednich potwierdzeń weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania;
- d) wydanych certyfikatów weryfikacji i certyfikatów przydatności do stosowania WE lub przypadków odmowy ich wydania;
- e) wydanych certyfikatów weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania.

2.8. **Język**

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

3. CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ JEDNOSTKĘ WYZNACZONĄ

3.1. **Wprowadzenie**

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

3.2. **Certyfikat weryfikacji**

Jednostka wyznaczona sporządza certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy.

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

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

3.3. **Dokumentacja**

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

3.4. **Język**

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

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

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

ZAŁĄCZNIK V

CZĘŚĆ A

Uchylone dyrektywy

wraz z wykazem ich kolejnych zmian

(o których mowa w art. 58)

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

CZĘŚĆ B

Termin transpozycji do prawa krajowego

(o którym mowa w art. 57)

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

ZAŁĄCZNIK VI

Tabela korelacji

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

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