

32001L0016

L 110/1

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

20.4.2001

**DYREKTYWA 2001/16/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
**z dnia 19 marca 2001 r.**  
**w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(3)</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(4)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełne uczestnictwo w korzyściach będących wynikiem ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych, właściwe jest, w szczególności, poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej, jak przewiduje art. 155 Traktatu.
- (2) Podpisując Protokół przyjęty w Kyoto w dniu 12 grudnia 1997 r., Unia Europejska zobowiązała się do redukcji emisji gazów. Cele te wymagają dostosowań na drodze do osiągnięcia równowagi między różnymi rodzajami transportu, a co za tym idzie zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego.

- (3) Strategia Rady dotycząca włączenia środowiska naturalnego oraz trwałego rozwoju do polityki transportowej Wspólnoty uwypukla potrzebę stanowienia celem ograniczenia wpływu transportu na środowisko naturalne.

- (4) Działalność komercyjna kolei w całej transeuropejskiej sieci kolejowej wymaga w szczególności wzorowej zgodności cech infrastruktury i taboru, jak również skutecznego wzajemnego połączenia systemów informowania i komunikowania różnych zarządców i operatorów infrastruktury; od takiej zgodności i wzajemnego połączenia uzależnione są: stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług oraz koszty, podobnie jak, w szczególności, interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

- (5) Aby osiągnąć te cele, Rada podjęła w dniu 23 lipca 1996 r. pierwszy środek w postaci przyjęcia dyrektywy 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości <sup>(5)</sup>.

- (6) W swej Białej Księdze zatytułowanej „Strategia rewitalizacji kolei Wspólnoty” z 1996 r. Komisja ogłosiła drugi środek w sektorze kolei konwencjonalnej a następnie zamówiła przeprowadzenie badań dotyczących integracji krajowych systemów kolejowych, których wyniki opublikowano w maju 1998 r. wraz z zaleceniem przyjęcia dyrektywy opartej na podejściu przyjętym w sektorze kolei dużych prędkości; badania zawierały również zalecenie, aby zamiast bezpośrednio zajmować się wszystkimi przeszkodami na drodze do interoperacyjności, rozwiązać problemy stopniowo, zgodnie z kolejnością priorytetów opartą o stosunek kosztów i korzyści w odniesieniu do każdego proponowanego środka; badania wykazały, iż harmonizacja procedur i zasad w zakresie wykorzystania i wzajemnego połączenia systemów informowania i komunikowania jest wydajniejsza niż środki, na przykład, dotyczące infrastrukturalnej skrajni ładunku.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 89 E z 28.3.2000, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 204 z 18.7.2000, str. 13.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 317 z 6.11.2000, str. 22.

<sup>(4)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 maja 2000 r. (Dz.U. C 59 z 23.02.2001, str. 106), wspólne stanowisko Rady z dnia 10 listopada 2000 r. (Dz.U. C 23 z 24.1.2001, str. 15) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lutego 2001 r.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6.

- (7) Komunikat Komisji w sprawie „integracji systemów kolei konwencjonalnych” zaleca przyjęcie niniejszej dyrektywy i uzasadnia podobieństwa oraz główne różnice w porównaniu z dyrektywą nr 96/48/WE. Główne różnice polegają na przyjęciu zakresu geograficznego, rozszerzeniu zakresu technicznego uwzględniającego wyniki powyższych badań oraz przyjęciu podejścia stopniowego w stosunku do wyeliminowania przeszkód na drodze do interoperacyjności systemu kolejowego, w tym ustalenia porządku priorytetów oraz harmonogramu jego sporządzenia.
- (8) Wobec takiego stopniowego podejścia oraz czasu koniecznego w konsekwencji do przyjęcia wszystkich specyfikacji technicznych interoperacyjności (TSI), należy podjąć kroki celem uniknięcia sytuacji, w której Państwa Członkowskie przyjmują nowe przepisy krajowe lub podejmują projekty zwiększające heterogeniczność obecnego systemu.
- (9) Przyjęcie podejścia stopniowego spełnia specjalne potrzeby celu interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych, który charakteryzuje się starą infrastrukturą i taborem krajowym wymagającym dużych inwestycji na dostosowanie i odnowę, przy czym należy szczególnie uważać na to, by nie nakładać kar ekonomicznych na kolej vis-à-vis z innymi rodzajami transportu.
- (10) W uchwale z dnia 10 marca 1999 r. w sprawie pakietu kolejowego Parlament wyraził żądanie, aby stopniowe otwarcie sektora kolejowego postępowało równoległe z najszybszymi i najwydajniejszymi środkami harmonizacji technicznej.
- (11) Na posiedzeniu Rady w dniu 6 października 1999 r. zażądano od Komisji, by zaproponowała strategię poprawienia interoperacyjności transportu kolejowego oraz zredukowania wąskich gardeł celem bezwzględnego wyeliminowania przeszkód technicznych, administracyjnych i ekonomicznych na drodze do współdziałania sieci przy jednoczesnym zagwarantowaniu wysokiego stopnia bezpieczeństwa jak również szkoleń i kwalifikacji personelu.
- (12) Zgodnie z dyrektywą Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych <sup>(1)</sup>, spółki kolejowe musiały zwiększyć dostępność sieci kolejowych Państw Członkowskich, co wymaga interoperacyjności infrastruktury, sprzętu, taboru oraz systemów zarządzania i działania, w tym kwalifikacji personelu i warunków bezpieczeństwa i higieny pracy koniecznych do działania i utrzymania omawianych podsystemów oraz do realizacji każdego TSI; jednakże celem niniejszej dyrektywy nie jest, bezpośrednio czy pośrednio, harmonizacja warunków pracy w sektorze kolejowym.
- (13) Państwa Członkowskie odpowiadają za zapewnienie zgodności z zasadami bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony konsumenta obowiązującymi ogólnie dla sieci kolejowych w trakcie projektowania, konstrukcji, wprowadzania do użytku oraz działania tych kolei.
- (14) Istnieją poważne rozbieżności w krajowych przepisach oraz zasadach wewnętrznych i specyfikacjach technicznych stosujących się do kolei, gdyż włączają one techniki specyficzne dla przemysłu krajowego oraz określają konkretne wymiary i rozwiązania, jak też cechy specjalne. Niniejsza sytuacja uniemożliwia bezproblemowy przejazd pociągów na terytorium całej Wspólnoty.
- (15) Na przestrzeni lat sytuacja ta spowodowała bardzo bliskie powiązania między krajowymi przemysłami kolejowymi i kolejami krajowymi, ze szkodą dla otwarcia rynków; celem poprawienia ich konkurencyjności na poziomie światowym niezbędny jest otwarty, konkurencyjny rynek europejski tych przemysłów.
- (16) Właściwe jest określenie podstawowych zasadniczych wymogów dla całej Wspólnoty, które będą miały zastosowanie do transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.
- (17) W obliczu rozmiarów i złożoności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych okazało się konieczne, z przyczyn praktycznych, podzielenie go na podsystemy. Dla każdego z tych podsystemów muszą zostać określone zasadnicze wymogi oraz specyfikacje techniczne ustalone dla całej Wspólnoty, szczególnie w odniesieniu do składników oraz płaszczyzn współdziałania, celem spełnienia tych zasadniczych wymogów.
- (18) Wprowadzenie w życie przepisów dotyczących interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych nie powinno stwarzać nieuzasadnionych barier, w kategoriach kosztów i korzyści zachowania istniejącej sieci kolejowej każdego z Państw Członkowskich, lecz musi ono sprzyjać utrzymaniu celu interoperacyjności.
- (19) Specyfikacje techniczne dla interoperacyjności oddziałują również na warunki korzystania przez użytkowników z transportu kolejowego, dlatego konieczne jest zasięgnięcie opinii użytkowników w odniesieniu do aspektów ich dotyczących.
- (20) Każdemu zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu należy zezwolić na stosowanie niektórych specyfikacji technicznych interoperacyjności w specjalnych przypadkach, pod warunkiem, że istnieją procedury zapewniające uzasadnienie odstępstw. Art. 155 Traktatu wymaga, aby działania Wspólnoty w obszarze interoperacyjności musiały uwzględniać potencjalną żywotność ekonomiczną projektów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25.

- (21) Sporządzenie TSI oraz ich zastosowanie dla systemu kolei konwencjonalnych nie powinno stać na przeszkodzie nowatorskim rozwiązaniom technologicznym, które powinny mieć na celu poprawę wyników ekonomicznych.
- (22) Należy wykorzystać interoperacyjność systemu kolei konwencjonalnych szczególnie w przypadku przewozu towarów, celem spełnienia warunków większej interoperacyjności różnych rodzajów transportu.
- (23) W celu wykonania właściwych przepisów w sprawie procedur udzielania zamówień publicznych w sektorze kolejowym w szczególności dyrektywy 93/38/EWG<sup>(1)</sup>, podmioty zamawiające powinny zawrzeć specyfikacje techniczne w warunkach każdej umowy. W tym celu konieczne jest stworzenie zbioru specyfikacji europejskich służących jako punkt odniesienia dla tych specyfikacji technicznych.
- (24) W interesie Wspólnoty byłby międzynarodowy system normalizacji będący zdolny do ustalania norm rzeczywiście stosowanych przez strony zaangażowane w handel międzynarodowy i spełniających wymogi polityki Wspólnoty. Europejskie organy normalizacyjne muszą z tego powodu kontynuować współpracę z międzynarodowymi organami normalizacyjnymi.
- (25) Podmioty zamawiające muszą określić dalsze wymogi konieczne do spełnienia specyfikacji europejskich i innych norm. Specyfikacje te powinny spełniać zasadnicze wymogi, jakie zostały ujednoczone na poziomie Wspólnoty i które musi spełniać transeuropejski system kolei konwencjonalnych.
- (26) Procedury regulujące ocenę zgodności lub odpowiedniości wykorzystania składników powinny opierać się na modułach objętych decyzją 93/465/EWG<sup>(2)</sup>. Właściwe jest, w największym możliwym stopniu i celem wspierania rozwoju przemysłu, określenie procedur obejmujących system zapewnienia jakości.
- (27) Zgodność składników jest głównie powiązana z obszarem wykorzystania w celu zagwarantowania interoperacyjności systemu a nie jedynie ze swobodnym przejazdem na rynku wspólnotowym. Ocenie powinna zostać poddana odpowiedniość wykorzystania kluczowych składników w zakresie bezpieczeństwa, dostępności lub ekonomii systemu; dlatego też nie jest konieczne, aby producent umieszczał oznakowanie CE w odniesieniu do składników podlegających obecnie przepisom niniejszej dyrektywy. Na podstawie oceny zgodności i/lub odpowiedniości wykorzystania wystarczająca powinna być deklaracja zgodności producenta.
- (28) Powyższe nie ma wpływu na obowiązek producenta umieszczenia oznakowania CE w odniesieniu do niektórych części składowych celem poświadczenia ich zgodności z innymi przepisami wspólnotowymi odnoszącymi się do nich.
- (29) Podsystemy składające się na transeuropejski system kolei konwencjonalnych powinny podlegać procedurze weryfikacyjnej. Weryfikacja musi gwarantować władzom odpowiedzialnym za wydawanie zezwoleń na ich oddanie do użytku pewność, iż na etapie projektu, konstrukcji oraz oddawania do użytku, jej wynik jest zgodny z obowiązującymi przepisami technicznymi i operacyjnymi. Musi ona również gwarantować producentom możliwość równego traktowania niezależnie od kraju. Konieczne jest z tego powodu ustanowienie modułu definiującego zasady i warunki mające zastosowanie do weryfikacji podsystemów „WE”.
- (30) Procedura weryfikacyjna „WE” powinna opierać się na TSI. TSI podlegają przepisom art. 18 dyrektywy 93/38/EWG. Organy notyfikowane odpowiedzialne za przeprowadzanie kontroli procedur oceny zgodności i odpowiedniości wykorzystania składników, wraz z procedurą oceny podsystemów, muszą, w szczególności w obliczu braku specyfikacji europejskich, w jak największym stopniu koordynować swe decyzje.
- (31) TSI określa z nakazu Komisji wspólny organ reprezentujący zarządzających infrastrukturą, spółki kolejowe oraz przemysł. Przedstawiciele państw trzecich, w szczególności krajów kandydujących, mogą otrzymać zezwolenie na uczestnictwo w posiedzeniach wspólnego organu przedstawicielskiego w charakterze obserwatorów.
- (32) Dyrektywa 91/440/EWG nakłada obowiązek rozdzielenia działań, w zakresie prowadzenia księgowości, między operatorem usługi transportowej a zarządzającym infrastrukturą kolejową. W obliczu powyższego, specjalistyczne usługi świadczone przez zarządzających infrastrukturą kolejową wyznaczonych jako organy notyfikowane powinny mieć taką strukturę, aby zapewnić spełnienie kryteriów, jakie muszą obowiązywać takiego rodzaju organy. Inne wyspecjalizowane organy mogą zostać notyfikowane, gdy spełniają te same kryteria.
- (33) Środki konieczne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 99/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(3)</sup>.

(1) Dyrektywa Rady 93/38/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. koordynująca procedury udzielania zamówień publicznych przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji (Dz.U. L 199 z 9.8.1993, str. 84). Dyrektywa zmieniła dyrektywę 98/4/WE (Dz.U. L 101 z 1.4.1998, str. 1).

(2) Decyzja Rady 93/465/EWG z dnia 22 czerwca 1993 r. dotycząca modułów stosowanych w różnych fazach procedur oceny zgodności oraz zasad umieszczania i używania oznakowania zgodności CE, które mają być stosowane w dyrektywach dotyczących harmonizacji technicznej (Dz.U. L 220 z 30.8.1993, str. 23).

(3) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

(34) Interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych jest zakrojona jako projekt obejmujący całą Wspólnotę. Żadne pojedyncze Państwo Członkowskie nie jest w stanie podjąć działań koniecznych do osiągnięcia interoperacyjności. Zgodnie z zasadą pomocniczości cele proponowanych działań nie mogą zostać wystarczająco osiągnięte przez Państwa Członkowskie, stąd, z powodu rozmiarów i skutków proponowanych działań, mogą one być lepiej osiągnięte przez Wspólnotę,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ I

### Przepisy ogólne

#### Artykuł 1

1. Niniejsza dyrektywa ma na celu określenie warunków, jakie muszą zostać spełnione, aby osiągnąć interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych na terytorium Wspólnoty, zgodnie z opisem zawartym w załączniku I. Warunki te dotyczą projektowania, konstrukcji, wprowadzania do użytku, modernizacji, działania i utrzymania części tego systemu wprowadzonego do użytku po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy, jak też kwalifikacji zawodowych oraz warunków zdrowotnych i bezpieczeństwa personelu, który ma swój wkład w jego funkcjonowanie.

2. Osiągnięcie tego celu musi doprowadzić do określenia minimalnego poziomu harmonizacji na poziomie technicznym oraz umożliwić:

- a) usprawnienie, poprawę i rozwój usług w zakresie międzynarodowego transportu kolejowego na terytorium Unii Europejskiej oraz z państwami trzecimi;
- b) wspieranie stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego urządzeń i usług na potrzeby konstrukcji, odnowy, modernizacji i działania transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
- c) wspieranie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

#### Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „transeuropejski system kolei konwencjonalnych” oznacza strukturę, zgodnie z opisem zawartym w załączniku I, złożoną z linii oraz instalacji nieruchomych, transeuropejskiej

sieci transportowej, zbudowaną lub zmodernizowaną na potrzeby transportu koleją konwencjonalną, wraz z taborem przeznaczonym do podróżowania na bazie tej infrastruktury;

- b) „interoperacyjność” oznacza zdolność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Podstawą tej zdolności są warunki prawne, techniczne oraz operacyjne, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymogów;

- c) „podsystemy” oznaczają wynik podziału transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, zgodnie z opisem zawartym w załączniku II. Podsystemy te, dla których muszą zostać ustalone zasadnicze wymogi, mają charakter strukturalny i funkcjonalny;

- d) „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 transeuropejski system kolei konwencjonalnych. Pojęcie „składnik” obejmuje zarówno przedmioty materialne jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie;

- e) „zasadnicze wymogi” oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez transeuropejski system kolei konwencjonalnych, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym płaszczyzny współdziałania;

- f) „specyfikacje europejskie” oznaczają wspólne specyfikacje techniczne, europejskie zezwolenie techniczne lub krajową normę stanowiącą transpozycję normy europejskiej, zgodnie z definicją zawartą w art. 1 pkt 8–12 dyrektywy 93/38/EWG;

- g) „specyfikacje techniczne w zakresie interoperacyjności”, zwane dalej „TSI”, oznaczają specyfikacje obejmujące każdy z podsystemów lub podsystem częściowy celem spełnienia zasadniczych wymogów oraz zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;

- h) „wspólny organ przedstawicielski” (IRB) oznacza organ gromadzący przedstawicieli zarządzających infrastrukturą, spółek kolejowych oraz przemysłu, odpowiedzialny za określenie TSI. „Zarządzający infrastrukturą” oznaczają tych, określonych w art. 3 i 7 dyrektywy 91/440/EWG;

- i) „organy notyfikowane” oznaczają organy odpowiedzialne za ocenę zgodności i odpowiedniości wykorzystania składników interoperacyjności lub za ocenę procedury weryfikacji podsystemów „WE”;

- j) „podstawowe parametry” oznaczają warunki prawne, techniczne i operacyjne kluczowe dla interoperacyjności i wymagające decyzji zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2 przed wypracowaniem projektu TSI przez wspólny organ przedstawicielski;
- k) „konkretny przypadek” oznacza jakąkolwiek część transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych wymagającą specjalnych przepisów w TSI, tymczasowych lub ostatecznych, z powodu ograniczeń geograficznych, topograficznych, związanych ze środowiskiem miejskim lub oddziałujących na zgodność z istniejącym systemem. Może on obejmować w szczególności linie kolejowe oraz sieci odizolowane od reszty Wspólnoty, skrajnie ładunku, prześwit toru lub szerokość międzytorza oraz tabor przewidziany wyłącznie do użytku lokalnego, regionalnego lub historycznego, jak też tabor pochodzący z lub udający się do państw trzecich, o ile tabor ten nie przekracza granicy między dwoma Państwami Członkowskimi;
- l) „modernizacja” oznacza wszelkie główne prace obejmujące modyfikacje przeprowadzane na podsystemie lub podsystemie częściowym, wymagające nowego zezwolenia na oddanie do użytku w rozumieniu art. 14 ust. 1;
- m) „odnowa” oznacza wszelkie główne prace obejmujące wymianę przeprowadzane na podsystemie lub podsystemie częściowym wymagające nowego zezwolenia na oddanie do użytku w rozumieniu art. 14 ust. 1;
- n) „istniejący system kolei” oznacza strukturę złożoną z linii oraz instalacji nieruchomych istniejącego systemu kolei, wraz z taborem, wszelkiej kategorii i wszelkiego pochodzenia, przeznaczonym do podróżowania na bazie tej infrastruktury.

#### Artykuł 3

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do przepisów dotyczących, dla każdego podsystemu, składników interoperacyjności, płaszczyzny współdziałania oraz procedury, jak też warunków całościowej zgodności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych koniecznej do osiągnięcia jego interoperacyjności.

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

#### Artykuł 4

1. Transeuropejski system kolei konwencjonalnych, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym płaszczyzny współdziałania, muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymogi.

2. Dalsze specyfikacje techniczne, określone w art. 18 ust. 4 dyrektywy 93/38/EWG konieczne do spełnienia obowiązujących specyfikacji europejskich lub innych norm na terytorium Wspólnoty nie mogą stać w sprzeczności z zasadniczymi wymogami.

## ROZDZIAŁ II

### Specyfikacje techniczne w zakresie interoperacyjności (TSI)

#### Artykuł 5

1. Każdy z podsystemów zostanie objęty TSI. Gdzie jest to konieczne, w szczególności dla osobnego traktowania kategorii linii, węzłów lub taboru, lub też, aby priorytetowo rozwiązać niektóre problemy interoperacyjności, podsystem może być objęty kilkoma TSI. W takim przypadku przepisy niniejszego artykułu mają zastosowanie również dla części danego podsystemu.

2. Podsystemy muszą zastosować się do TSI; zgodność ta będzie stale utrzymywana w okresie działania każdego z podsystemów.

3. W zakresie niezbędnym do osiągnięcia celów, określonych w art. 1, każde TSI będą:

- a) wskazywać swój przewidziany zakres (część sieci lub taboru, określone w załączniku I; podsystem lub część podsystemu, określone w załączniku II);
- b) ustanawiać zasadnicze wymogi dla każdego danego podsystemu oraz jego płaszczyzn współdziałania vis-à-vis od innych podsystemów;
- c) określać specyfikacje funkcjonalne i techniczne, jakie mają zostać spełnione przez podsystem i jego płaszczyzny współdziałania vis-à-vis od innych podsystemów. Jeśli istnieje taka potrzeba, te specyfikacje mogą się różnić w odniesieniu do wykorzystania podsystemu, np. kategorii linii, węzłów i/lub taboru przewidzianych w załączniku I;
- d) określać składniki interoperacyjności oraz płaszczyzny współdziałania, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
- e) określać, w każdym rozważanym przypadku, procedury oceny zgodności lub odpowiedniości wykorzystania. Powyższe obejmuje w szczególności moduły określone w decyzji 93/465/EWG lub, gdzie jest to właściwe, szczególne procedury, jakie mają zostać wykorzystane do oceny zgodności lub odpowiedniości wykorzystania składników interoperacyjności oraz weryfikacji podsystemów „WE”;

- f) wskazywać strategię wprowadzania w życie TSI. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają być zakończone celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą;
- g) wskazywać, dla danego personelu, kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy wymagane do działania i utrzymania powyższego podsystemu, jak też do wykonania TSI.

4. Każde TSI zostaną określone na podstawie zbadania istniejącego podsystemu oraz wskazywać będą podsystem docelowy, do jakiego możliwe jest stopniowe dojście w realistycznym okresie czasu. Odpowiednio, stopniowe przyjęcie TSI oraz zgodność z nimi pomogą stopniowo osiągnąć interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

5. TSI utrzymują, we właściwy sposób, zgodność istniejącego systemu kolei każdego z Państw Członkowskich. Uwzględniając ten cel, należy uwzględnić konkretne przypadki dla każdej grupy TSI, w odniesieniu zarówno do infrastruktury jak i taboru; specjalną uwagę należy zwrócić na skrajnie ładunku, prześwit toru lub szerokość międzytorza oraz wagony z lub jadące do państw trzecich. Dla każdego szczególnego przypadku TSI określają przepisy wykonawcze dotyczące elementów TSI wskazanych w ust. 3 lit. c)–g).

6. TSI nie będą stanowić przeszkody w podejmowaniu przez Państwa Członkowskie decyzji dotyczących wykorzystania infrastruktury dla przejazdu taboru nieobjętego TSI.

#### Artykuł 6

1. Projekt TSI zostaje sporządzony przez wspólny organ przedstawicielski działający na podstawie mandatu udzielonego mu przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Przyjęcie oraz kontrola TSI odbywa się według tej samej procedury. Komisja publikuje je w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

2. Wspólny organ przedstawicielski zostaje wyznaczony zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2; przestrzega on zasad ustanowionych w załączniku VIII. W przypadkach gdy wspólny organ przedstawicielski nie przestrzega tych zasad lub nie posiada upoważnienia koniecznego do określenia danego TSI, według tej samej procedury wyznacza się inny uprawniony organ. W tym ostatnim przypadku ten wspólny organ przedstawicielski musi być związany z pracami pierwszego organu.

3. Wspólny organ przedstawicielski lub, gdzie jest to właściwe, omawiany upoważniony organ odpowiada za przygotowanie kontroli i uaktualnianie TSI oraz formułowanie odpowiednich zaleceń do komitetu, określonego w art. 21, celem uwzględnienia postępu technologicznego lub uwarunkowań społecznych.

4. Każdy projekt TSI zostaje przygotowany dwuetapowo.

Po pierwsze, wspólny organ przedstawicielski określa podstawowe parametry dla tych TSI, jak też płaszczyzny współdziałania z innymi podsystemami oraz inne szczególne przypadki, jakie mogą być konieczne. Najbardziej wykonalne rozwiązania alternatywne wraz z uzasadnieniem technicznym oraz ekonomicznym zostają przedłożone w odniesieniu do każdego z tych parametrów i każdej z płaszczyzn współdziałania. Decyzja zostaje podjęta zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2; w razie konieczności przywołuje się szczególne przypadki.

Wspólny organ przedstawicielski sporządza następnie projekt TSI w oparciu o takie podstawowe parametry. Gdzie jest to właściwe, wspólny organ przedstawicielski uwzględni postęp techniczny, przeprowadzone już prace normalizacyjne, pracujące już strony oraz uznają pracę badawczą. Do projektu TSI zostaje załączona ogólna ocena szacunkowych kosztów i korzyści wprowadzenia w życie TSI; taka ocena wskazuje możliwe skutki dla wszystkich zainteresowanych operatorów oraz podmiotów gospodarczych.

5. Sporządzanie, przyjęcie oraz kontrola każdego z TSI (w tym podstawowych parametrów) uwzględni szacunkowe koszty i korzyści technicznych rozwiązań, brane pod uwagę wraz z płaszczyznami współpracy między nimi tak, aby ustalić i zrealizować najbardziej wykonalne rozwiązania. Państwa Członkowskie uczestniczą w tej ocenie, dostarczając niezbędne dane.

6. Komitet, określony w art. 21, jest regularnie informowany o pracach przygotowawczych dotyczących TSI. W czasie tych prac komitet może sformułować zakres uprawnień lub zalecenia dotyczące projektu TSI oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności, komitet może, na wniosek Państwa Członkowskiego, nałożyć obowiązek sprawdzenia alternatywnych rozwiązań oraz określenia oceny kosztów i korzyści tych rozwiązań alternatywnych w sprawozdaniu załączonym do projektu TSI.

7. Po przyjęciu każdego z TSI określona zostaje data wejścia ich w życie zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 21 ust. 2. W przypadkach gdy z przyczyn związanych ze zgodnością techniczną różne podsystemy muszą zostać wprowadzone do użytku równocześnie, data wejścia w życie odpowiednich TSI będą takie same.

8. Sporządzanie oraz kontrola TSI uwzględni opinię użytkowników w zakresie cech mających bezpośredni wpływ na warunki użytkowania przez nich podsystemów.

W tym celu wspólny organ przedstawicielski lub, gdzie jest to właściwe, upoważniony organ na etapie sporządzania i przeglądu TSI zasięgnie opinii stowarzyszeń i organów reprezentujących użytkowników.

Do projektu TSI załączą one sprawozdanie dotyczące wyników tych konsultacji.

Wykaz stowarzyszeń i organów, z jakimi należy przeprowadzić konsultacje, zostanie ostatecznie ustalony przez komitet, określony w art. 21, przed wiążącym przyjęciem pierwszego TSI i może być ponownie sprawdzany i uaktualniany na wniosek Państwa Członkowskiego lub Komisji.

9. Sporządzanie oraz kontrola TSI uwzględnia opinię przedstawicieli pracodawców i pracowników w zakresie warunków, określonych w art. 5 ust. 3 lit. g).

W tym celu konsultacje z przedstawicielami pracodawców i pracowników nastąpią przed przedłożeniem projektu TSI do przyjęcia lub kontroli komitetowi, określonego w art. 21.

Konsultacje z partnerami społecznymi nastąpią w ramach Komitetu ds. Dialogu Sektorowego ustanowionego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE<sup>(1)</sup>.

Przedstawiciele pracodawców i pracowników wydadzą swą opinię w terminie trzech miesięcy.

#### Artykuł 7

Państwo Członkowskie nie musi stosować jednych lub więcej TSI, dotyczących taboru, w następujących przypadkach i okolicznościach:

- a) dla proponowanej nowej linii, dla modernizacji istniejącej linii lub dla jakiegokolwiek elementu, określonego w art. 1 ust. 1 w zaawansowanej fazie rozwoju lub przedmiotu umowy w trakcie jego wykonania, gdy te TSI są opublikowane;
- b) dla jakiegokolwiek projektu dotyczącego odnowy lub modernizacji istniejącej linii, gdy skrajnia ładunku, prześwit toru, szerokość międzytorza lub napięcie elektryfikacyjne w tych TSI jest niezgodne z tym na istniejącej linii;
- c) dla proponowanej nowej linii lub proponowanej odnowy istniejącej linii na terytorium tego Państwa Członkowskiego, gdy sieć kolejowa jest oddzielona lub wyizolowana morzem od sieci kolejowej reszty Wspólnoty;
- d) dla proponowanej odnowy, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii, gdy realizacja tych TSI zagrażałaby ekonomicznej żywotności projektu i/lub zgodności systemu kolejowego w tym Państwie Członkowskim;

<sup>(1)</sup> Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetu Dialogu Sektorowego promującego dialog między partnerami społecznymi na poziomie europejskim (Dz.U. L 255 z 12.8.1998, str. 27).

- e) gdzie na skutek wypadku lub klęski żywiołowej warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub pełne zastosowanie danych TSI;
- f) dla wagonów z lub jadących do państw trzecich, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej Wspólnoty.

We wszystkich przypadkach zainteresowane Państwo Członkowskie uprzednio powiadomi Komisję o zakładanym odstępstwie oraz prześle Komisji akta określające TSI lub części TSI, których nie chce stosować wraz z odpowiednimi specyfikacjami, jakich nie chce spełniać. Komitet przewidziany w art. 21 przeanalizuje środki przewidziane przez to Państwo Członkowskie. W przypadkach lit. b), d) i f) Komisja podejmie decyzję zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Gdzie jest to konieczne, spisane zostanie zalecenie dotyczące specyfikacji, jakie mają zostać zastosowane. Niemniej jednak w przypadku lit. b) decyzja Komisji nie obejmuje skrajni ładunku oraz prześwitu toru.

### ROZDZIAŁ III

#### Składniki interoperacyjności

#### Artykuł 8

Państwa Członkowskie przyjmą wszystkie niezbędne środki celem zapewnienia, by składniki interoperacyjności:

- a) były wprowadzone na rynek jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymogów;
- b) były użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane.

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

#### Artykuł 9

Państwa Członkowskie nie mogą na swym terytorium i z przyczyn związanych z niniejszą dyrektywą zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia na rynek składników interoperacyjności do użytku w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych, jeśli są one zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji zgodności i odpowiedniości „WE” dotyczącej wykorzystania, którego składniki określone są w załączniku IV.

## Artykuł 10

1. Państwa Członkowskie uznają za zgodne z zasadniczymi wymogami niniejszej dyrektywy te składniki interoperacyjności mających do nich zastosowanie, które posiadają deklarację zgodności lub odpowiedności „WE” dotyczącej wykorzystania.

2. Zgodność składnika interoperacyjności z odnośnymi zasadniczymi wymogami oraz, gdzie jest to właściwe, jego odpowiednością wykorzystania ustala się w związku z warunkami określonymi w odpowiednich TSI, w tym wszelkimi mogącymi istnieć odpowiednimi specyfikacjami europejskimi.

3. Odniesienia do specyfikacji europejskich zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* oraz wymienione w odnośnych TSI. Gdy publikacja odpowiednich specyfikacji europejskich nastąpiła po przyjęciu TSI, uwzględnia się je przy najbliższej kontroli TSI.

4. Państwa Członkowskie opublikują odniesienia do norm krajowych stanowiących transpozycję norm europejskich.

5. W odniesieniu do okresu poprzedzającego publikację TSI, w obliczu braku jakichkolwiek specyfikacji europejskich oraz bez uszczerbku dla przepisów art. 20 ust. 5, Państwa Członkowskie notyfikują pozostałym Państwom Członkowskim i Komisji wykaz obowiązujących norm i specyfikacji technicznych celem spełnienia zasadniczych wymogów. Notyfikowanie nastąpi nie później niż do dnia 20 marca 2002 r.

6. Gdy w chwili przyjęcia TSI specyfikacje europejskie nie są jeszcze dostępne, a zgodność z nimi stanowi kluczowy warunek interoperacyjności, TSI mogą odnieść się do najbardziej zaawansowanej dostępnej wersji projektu specyfikacji europejskich, które muszą zostać spełnione lub które zawierają cały lub część takiego projektu.

## Artykuł 11

Gdy Państwo Członkowskie lub Komisja odnosi wrażenie, iż specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymogów, może zostać podjęta decyzja o częściowym lub całkowitym wycofaniu tych specyfikacji z publikacji zawierających je lub o ich zmianie, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 21 ust. 2 po konsultacji, gdy sprawa dotyczy norm europejskich, z komitetem ustanowionym na podstawie dyrektywy 98/34/WE<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług na rzecz społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37). Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. L 217 z 5.8.1998, str. 18).

## Artykuł 12

1. Jeśli Państwo Członkowskie stwierdzi, iż składnik interoperacyjności objęty deklaracją zgodności i odpowiedności „WE” dotyczącej wykorzystania i wprowadzony na rynek najprawdopodobniej, przy zamierzonym wykorzystaniu, nie spełni zasadniczych wymogów, podejmie ono wszelkie niezbędne środki celem ograniczenia obszaru jego stosowania, zakazania jego wykorzystania lub wycofania go z rynku. Państwo Członkowskie powiadomi niezwłocznie Komisję o podjętych środkach i poda powody swej decyzji, w szczególności stwierdzając, czy niezgodność ta jest spowodowana:

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

2. Komisja jak najszybciej przeprowadzi konsultacje z zainteresowanymi stronami. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, iż dany środek jest uzasadniony, powiadomi o tym niezwłocznie Państwo Członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, jak również pozostałe Państwa Członkowskie. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadomi o tym niezwłocznie Państwo Członkowskie, które podjęło tę inicjatywę oraz producenta lub jego upoważnionego zastępcę prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty. W przypadku, gdy decyzja, określona w ust. 1, jest uzasadniona istnieniem luki w specyfikacjach europejskich, procedura określona w art. 11 ma zastosowanie.

3. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację zgodności „WE” nie spełnia danych specyfikacji, właściwe Państwo Członkowskie podejmie odpowiednie środki przeciw komukolwiek, kto sporządził taką deklarację oraz powiadomi o tym Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie.

4. Komisja zapewni, aby Państwa Członkowskie były poinformowane o przebiegu i wynikach tej procedury.

## Artykuł 13

1. W celu ustanowienia deklaracji zgodności i odpowiedności „WE” dotyczącej wykorzystania składnika interoperacyjnej, producent lub jego upoważniony zastępca prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty stosuje przepisy określone w odnośnych TSI.

2. Ocenę zgodności lub odpowiedności wykorzystania składnika interoperacyjnej przeprowadza organ notyfikowany, u którego producent lub jego upoważniony zastępca prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty złożył wniosek.



3. Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych dyrektyw Wspólnoty obejmujących inne aspekty, deklaracja zgodności i odpowiedności „WE” dotycząca wykorzystania ma stwierdzać w takich przypadkach, iż te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych dyrektywach.

4. Jeśli ani producent ani jego upoważniony zastępca prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty nie wywiązują się ze zobowiązań wynikających z ust. 1, 2 i 3, zobowiązania te spoczywają na jakiegokolwiek osobie wprowadzającej składniki interoperacyjności na rynek. Te same zobowiązania mają zastosowanie w stosunku do kogokolwiek składającego składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarzającego składniki interoperacyjności na swoje własne potrzeby, do celów niniejszej dyrektywy.

5. Bez uszczerbku dla przepisów art. 12:

- a) w każdym przypadku, gdy Państwo Członkowskie stwierdzi, iż deklaracja zgodności i odpowiedności „WE” dotycząca wykorzystania została niewłaściwie sporządzona, producent lub jego upoważniony zastępca prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty zobowiązany jest przywrócić składnik interoperacyjności do stanu zgodności oraz zakończyć naruszenie na warunkach określonych przez Państwo Członkowskie;
- b) jeśli niezgodność w dalszym ciągu jest utrzymywana, Państwo Członkowskie podejmie wszelkie właściwe kroki celem ograniczenia lub zakazania wprowadzania na rynek danego składnika interoperacyjności lub zapewnienia, iż jest on wycofany z rynku zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 12.

## ROZDZIAŁ IV

### Podsystemy

#### Artykuł 14

1. Każde Państwo Członkowskie zezwoli na oddanie do użytku tych podsystemów strukturalnych tworzących transeuropejski system kolei konwencjonalnych, które znajdują się lub działają na jego terytorium.

W tym celu Państwa Członkowskie podejmą wszelkie właściwe kroki, aby zapewnić oddanie do użytku tych podsystemów jedynie, jeśli są zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymogi ich dotyczące w chwili ich włączenia do transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. W szczególności sprawdzą one zgodność tych podsystemów z systemem, do jakiego zostają one włączone.

2. Każde Państwo Członkowskie sprawdzi w chwili wprowadzenia ich do użytku, a później w regularnych odstępach czasu, czy działanie i utrzymanie tych podsystemów jest zgodne z zasadniczymi wymogami, które ich dotyczą.

3. W przypadku odnowy lub modernizacji zarządzający infrastrukturą kolejową lub przedsiębiorstwem prześle zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu akta z opisem projektu. Państwo Członkowskie przeanalizuje te akta i uwzględniając strategię wprowadzenia w życie wskazaną w odnośnych TSI, zdecyduje, czy zakres prac oznacza, iż konieczne jest nowe zezwolenie na oddanie do użytku w rozumieniu niniejszej dyrektywy. Takie zezwolenie na oddanie do użytku wymagane jest każdorazowo, gdy przewidziane prace mogą oddziaływać na poziom bezpieczeństwa.

#### Artykuł 15

Bez uszczerbku dla przepisów art. 19, Państwa Członkowskie nie mogą na swym terytorium i z przyczyn związanych z niniejszą dyrektywą zakazywać, ograniczać lub utrudniać konstrukcji, oddania do użytku oraz działania podsystemów strukturalnych tworzących transeuropejski system kolei konwencjonalnych, które spełniają zasadnicze wymogi. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania przeglądów, które zostały już przeprowadzone jako część procedury prowadzącej do deklaracji weryfikacji „WE”, której składniki określone są w załączniku V.

#### Artykuł 16

1. Państwa Członkowskie uznają za interoperacyjne oraz spełniające dotyczące ich zasadnicze wymogi te podsystemy strukturalne tworzące transeuropejski system kolei konwencjonalnych, które objęte są deklaracją weryfikacji „WE”.

2. Weryfikacja interoperacyjności, zgodnie z zasadniczymi wymogami, podsystemu strukturalnego tworzącego transeuropejski system kolei konwencjonalnych zostaje dokonana poprzez odniesienie do TSI, gdy takie istnieją.

3. W odniesieniu do okresu poprzedzającego publikację TSI, Państwa Członkowskie prześlą pozostałym Państwom Członkowskim oraz Komisji, dla każdego podsystemu, wykaz obowiązujących zasad technicznych celem spełnienia zasadniczych wymogów. Powyższa notyfikacja nastąpi nie później niż do dnia 20 marca 2002 r.

#### Artykuł 17

Gdy wydaje się, iż TSI nie spełniają w pełni zasadniczych wymogów, mogą zostać przeprowadzone konsultacje, na wniosek Państwa Członkowskiego lub z inicjatywy Komisji, z komitetem, określonym w art. 21.

## Artykuł 18

1. W celu ustanowienia deklaracji weryfikacji „WE”, jednostka odpowiedzialna za zamówienia lub jej oficjalny zastępca prawny wezwie wybrany w tym celu organ notyfikowany do zastosowania procedury weryfikacji „WE”, określonej w załączniku VI.
2. Zadania organu notyfikowanego odpowiedzialnego za weryfikację „WE” podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres wytwarzania, poprzez etap akceptacji, aż do wprowadzenia do użytku podsystemu. Obejmują one również weryfikację płaszczyzn współdziałania danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odnośnych TSI oraz rejestrach przewidzianych w art. 24.
3. Organ notyfikowany odpowiada za zebranie dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji „WE”. Dokumentacja techniczna musi zawierać wszelkie niezbędne dokumenty związane z cechami podsystemu oraz, gdzie jest to właściwe, wszelkie dokumenty poświadczające zgodność składników interoperacyjności. Powinna ona również zawierać wszelkie elementy odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania oraz wytyczne dotyczące serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania.

## Artykuł 19

1. W przypadku gdy Państwo Członkowskie stwierdzi, iż podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji „WE”, towarzyszącą dokumentacji technicznej, nie jest w pełni zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymogów, może ono zażądać przeprowadzenia dodatkowych kontroli.
2. Państwo Członkowskie wnoszące taki wniosek powiadomi niezwłocznie Komisję o wszelkich dodatkowych kontrolach, o jakie wnioskuje, i przedstawi powody motywujące je. Komisja niezwłocznie wszczyna procedurę przewidzianą w art. 21 ust. 2.

## ROZDZIAŁ V

**Organy będące przedmiotem notyfikacji**

## Artykuł 20

1. Państwa Członkowskie notyfikują Komisji i pozostałym Państwom Członkowskim informacje o organach odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury oceny zgodności lub odpowiedniości wykorzystania, określonej w art. 13 oraz procedury weryfikacyjnej, określonej w art. 18, ze wskazaniem zakresu odpowiedzialności każdego organu oraz numerów identyfikacyjnych otrzymanych uprzednio od Komisji. Komisja opublikuje w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* wykaz organów, ich numery identyfikacyjne oraz zakres ich odpowiedzialności, i będzie go uaktualniać.

2. Państwa Członkowskie zastosują kryteria przewidziane w załączniku VII dla oceny organów, które mają być notyfikowane. Organy spełniające kryteria ocenne przewidziane w odnośnych normach europejskich uznaje się za spełniające omawiane kryteria.

3. Państwo Członkowskie wycofa zatwierdzenie dla organu, który nie spełnia już kryteriów, określonych w załączniku VII. Powiadomi ono o tym niezwłocznie Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie.

4. Jeśli Państwo Członkowskie lub Komisja uzna, iż organ notyfikowany przez inne Państwo Członkowskie nie spełnia odnośnych kryteriów, sprawa zostanie przekazana komitetowi przewidzianemu w art. 21, który wyrazi swą opinię w terminie trzech miesięcy. W świetle opinii komitetu, Komisja powiadomi zainteresowane Państwo Członkowskie o wszelkich zmianach koniecznych do przeprowadzenia w ramach tego organu notyfikowanego, jeśli ma on zachować przyznany mu status.

5. Gdzie jest to właściwe, koordynacja organów notyfikowanych jest realizowana zgodnie z art. 21 i 22.

## ROZDZIAŁ VI

**Komitet i program pracy**

## Artykuł 21

1. Komisja wspomaga komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy 96/48/EWG, zwany dalej „Komitetem”.
2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu, przepisy art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE będą miały zastosowanie, uwzględniając przepisy art. 8 wymienionej decyzji.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje własny regulamin.

## Artykuł 22

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

## Artykuł 23

1. Kolejność priorytetów dla przyjęcia TSI ustala się następująco, bez uszczerbku dla kolejności przyjęcia mandatów przewidzianych w art. 6 ust. 1:

- a) pierwsza grupa TSI obejmować będzie kontrolę/zarządzanie oraz sygnalizację; aplikacje telematyczne dla usług w zakresie transportu towarowego, działanie i zarządzanie ruchem (w tym kwalifikacje personelu dla usług transgranicznych z poszanowaniem kryteriów określonych w załącznikach II i III), wagony towarowe oraz problemy z hałasem spowodowane przez tabor i infrastrukturę.

W odniesieniu do taboru, jako pierwszy rozwinięty zostanie ten przeznaczony do użytku międzynarodowego;

- b) w świetle zasobów Komisji oraz wspólnego organu przedstawicielskiego omówione zostaną również następujące kwestie: aplikacje telematyczne na potrzeby usług pasażerskich, utrzymanie, w szczególności w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa, wagonów osobowych, linii trakcyjnych i lokomotyw, infrastruktura, energia i zanieczyszczenie powietrza.

W odniesieniu do taboru, jako pierwszy rozwinięty będzie ten przeznaczony do użytku międzynarodowego;

- c) na wniosek Komisji, Państwa Członkowskiego lub wspólnego organu przedstawicielskiego, komitet może zadecydować, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2, o sporządzeniu TSI dotyczących dodatkowego tematu, bez uszczerbku dla kolejności priorytetów określonej powyżej, w takim zakresie, w jakim dotyczy ona podsystemu, określonego w załączniku II.

2. Komitet, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2, sporządzi program pracy z poszanowaniem kolejności priorytetów, określonych w ust. 1, oraz kolejność innych zadań powierzonych jej niniejszą dyrektywą.

TSI, wymienione w pierwszym programie pracy, określonym w ust. 1 lit. a) zostaną sporządzone nie później niż do dnia 20 kwietnia 2004 r.

3. Program prac obejmować będzie następujące etapy:

- a) wyłonienie wspólnego organu przedstawicielskiego;
- b) rozwój, w oparciu o projekt sporządzony przez wspólny organ przedstawicielski, reprezentatywnej architektury systemu kolei konwencjonalnych, na podstawie wykazu podsystemów (załącznik II), celem zagwarantowania spójności różnych TSI. Architektura taka musi zawierać w szczególności różne składniki tego systemu i ich płaszczyzny współdziałania oraz spełniać rolę wyjściową dla określania obszarów wykorzystania każdego TSI;

- c) przyjęcie modelowej struktury dla rozwoju TSI;
- d) przyjęcie metody analizy kosztów i korzyści rozwiązań określonych w TSI;
- e) przyjęcie mandatów koniecznych do sporządzenia TSI;
- f) przyjęcie podstawowych parametrów dla każdego TSI;
- g) zatwierdzenie projektów programów normalizacyjnych;
- h) zarządzanie okresem przejściowym między datą wejścia w życie niniejszej dyrektywy a publikacją TSI, w tym przyjęcie systemu odniesień, wymienionego w art. 25.

## ROZDZIAŁ VII

**Rejestry infrastruktury i taboru**

## Artykuł 24

1. Państwa Członkowskie zapewnią coroczną publikację i aktualizację rejestrów infrastruktury i taboru. Rejestry takie wskazywać będą główne cechy każdego danego podsystemu lub podsystemu częściowego (np. podstawowe parametry) oraz ich korelację z cechami określonymi w odnośnych TSI. W tym celu każde TSI będą precyzyjnie wskazywać, jakie informacje muszą być zawarte w rejestrach infrastruktury i taboru.

2. Kopia każdego z takich rejestrów zostanie przesłana zainteresowanym Państwom Członkowskim oraz wspólnemu organowi przedstawicielskiemu i będzie podana do publicznej wiadomości.

## ROZDZIAŁ VIII

**Przepisy przejściowe**

## Artykuł 25

1. Wspólny organ przedstawicielski rozwinie, w oparciu o informacje przekazane mu przez Państwa Członkowskie na mocy art. 10 ust. 5 i art. 16 ust. 3, dokumentację techniczną oraz zapewnienia i tekst odnośnych porozumień międzynarodowych, projekt systemu odniesień norm technicznych zapewniający bieżący poziom interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Komisja zbada ten projekt i zdecyduje, czy może on stanowić system odniesień do czasu przyjęcia TSI.

2. Po przyjęciu wymienionego systemu odniesień, Państwa Członkowskie poinformują Komisję o swym zamiarze przyjęcia jakichkolwiek przepisów krajowych lub rozwinięcia na swym terytorium jakiegokolwiek projektu, odbiegających od sytemu odniesień.

## ROZDZIAŁ IX

### Przepisy końcowe

#### Artykuł 26

Jakakolwiek decyzja podjęta na mocy niniejszej dyrektywy dotycząca zgodności lub odpowiedniości wykorzystania składników interoperacyjnych, kontroli podsystemów tworzących transeuropejski system kolei konwencjonalnej oraz jakakolwiek decyzja podjęta na podstawie art. 11, 12, 17 i 19 musi szczegółowo określać przyczyny, na jakich się opiera. Strona zainteresowana zostanie 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 tych środków zaradczych.

#### Artykuł 27

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia 20 kwietnia 2003 r., z wyjątkiem szczególnych przepisów dla każdego TSI, które będą wprowadzone w życie zgodnie z szczególnymi ustaleniami dla każdego TSI. Powiadomią o tym niezwłocznie Komisję.

Jeśli Państwa Członkowskie przyjmą te środki, zawierać one będą odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie będzie towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

#### Artykuł 28

Co dwa lata, a po raz pierwszy dnia 20 kwietnia 2005 r., Komisja składa sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie dotyczące postępów poczynionych na drodze do osiągnięcia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Sprawozdanie takie zawierać będzie również analizę przypadków określonych w art. 7.

Wspólny organ przedstawicielski rozwija oraz regularnie aktualizuje narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek Państwa Członkowskiego lub Komisji, tabeli poziomu interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Narzędzie to wykorzystywać będzie informacje dostępne w rejestrach przewidzianych w art. 24.

#### Artykuł 29

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

#### Artykuł 30

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 marca 2001 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

N. FONTAINE

Przewodniczący

W imieniu Rady

A. LINDH

Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## TRANSEUROPEJSKI SYSTEM KOLEI KONWENCJONALNYCH

## 1. INFRASTRUKTURA

Infrastrukturę systemu kolei konwencjonalnej stanowią linie transeuropejskiej sieci transportowej określone w decyzji 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej <sup>(1)</sup> lub wymienione w jakimkolwiek uaktualnieniu tej decyzji będącym wynikiem kontroli przewidzianej w art. 21 tej decyzji.

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

- linie przeznaczone dla usług pasażerskich;
- linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego);
- linie zaprojektowane lub zmodernizowane specjalnie dla usług towarowych;
- węzły pasażerskie;
- węzły towarowe, w tym terminale intermodalne;
- linie łączące składniki wymienione powyżej.

Infrastruktura ta obejmuje systemy zarządzania, śledzenia i nawigacji ruchem: instalacje techniczne na potrzeby przetwarzania danych i telekomunikację przeznaczoną dla dalekobieźnych usług pasażerskich oraz usług towarowych w sieci celem zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci oraz wydajnego zarządzania ruchem.

## 2. TABOR

Tabor kolejowy obejmuje wszelki tabor, jaki może przemieszczać się po całej lub części transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych, w tym:

- samobieżne pociągi zasilane energią cieplną lub elektryczną;
- elementy trakcji wykorzystujące energię cieplną lub elektryczną;
- wagony pasażerskie;
- wagony towarowe, w tym tabor przeznaczony do przewozu samochodów ciężarowych.

Każda z powyższych kategorii musi zostać podzielona na:

- tabor do użytku międzynarodowego;
- tabor do użytku krajowego;

przy odpowiednim uwzględnieniu lokalnego, regionalnego oraz dalekobieźnego wykorzystania taboru.

## 3. KOMPATYBILNOŚĆ TRANSEUROPEJSKIEGO SYSTEMU KOLEI KONWENCJONALNYCH

Jakość usług kolejowych w Europie zależy, między innymi, od wzorcowej zgodności cech infrastruktury (w najszerszym znaczeniu, tj. elementów nieruchomych wszystkich omawianych podsystemów) oraz cech taboru (w tym składników pokładowych wszystkich omawianych podsystemów). Od zgodności tej uzależniony jest poziom wydajności, bezpieczeństwo, jakość usług oraz koszty.

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1.

## ZAŁĄCZNIK II

## PODSYSTEMY

## 1. WYKAZ PODSYSTEMÓW

Do celów niniejszej dyrektywy, system stanowiący transeuropejski system kolei konwencjonalnych może zostać podzielony na następujące dwa podsystemy:

- a) obszary strukturalne:
  - infrastruktura;
  - energia;
  - kontrola i sterowanie oraz sygnalizacja;
  - funkcjonowanie i zarządzanie ruchem;
  - tabor; lub
- b) obszary eksploatacyjne:
  - utrzymanie;
  - aplikacje telematyczne dla usług pasażerskich i towarowych.

## 2. OPIS PODSYSTEMÓW

Dla każdego podsystemu lub części podsystemu wspólny organ przedstawicielski proponuje wykaz składników i aspektów dotyczących interoperacyjnych w czasie sporządzania projektu odnośnych TSI.

Bez wcześniejszej oceny wyboru aspektów i składników odnoszących się do interoperacyjności lub kolejności, w jakiej podlegać będą one TSI, podsystemy obejmować będą w szczególności:

2.1 **Infrastrukturę:**

Szyny, zwrotnice, konstrukcje techniczne (mosty, tunele itd.), infrastrukturę towarzyszącą na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej, itd.), sprzęt bezpieczeństwa i ochronny.

2.2 **Energię:**

System elektryfikacji, linie napowietrzne i odbiorniki prądu.

2.3 **Kontrolę i sterowanie oraz sygnalizację:**

Wszelkie urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania i kontrolowania ruchu pociągów uprawnionych do przejazdu na tej sieci.

2.4 **Funkcjonowanie i zarządzanie ruchem:**

Procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym w szczególności prowadzenia pociągu, planowania i zarządzania ruchem.

Kwalifikacje zawodowe, jakie mogą być niezbędne do realizacji usług ponadgranicznych.

### 2.5 Aplikacje telematyczne:

Zgodnie z załącznikiem I, podsystem ten obejmuje dwa elementy:

- a) aplikacje dla usług pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu.
- b) aplikacje dla usług towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunku i składu w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzaniem elektronicznych dokumentów towarzyszących.

### 2.6 Tabor:

Struktura, sterowanie i kontrolowanie systemu dla wszelkiego wyposażenia pociągów, elementów trakcyjnych i przemiany energii, elementy hamowania, łączenia i biegowe (wózki zwrotne, wały osiowe itd.) oraz zawieszania, drzwi, płaszczyzny współpracy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej), pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie na potrzeby zdrowotne pasażerów i personelu pokładowego.

### 2.7 Utrzymanie:

Procedury, urządzenia towarzyszące, centra logistyczne dla prac konserwacyjnych oraz rezerwy umożliwiające obowiązkową konserwację korygującą i prewencyjną celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolejowego oraz wymaganej wydajności.

---

## ZAŁĄCZNIK III

## ZASADNICZE WYMOGI

## 1. WYMAGANIA OGÓLNE

1.1 **Bezpieczeństwo**

- 1.1.1 Projektowanie, konstrukcja lub montaż, konserwacja i monitorowanie składników kluczowych dla bezpieczeństwa oraz, bardziej szczegółowo, składników uczestniczących w przejeździe pociągu muszą gwarantować bezpieczeństwo na poziomie odpowiadającym celom określonym dla sieci, w tym tych dla szczególnych sytuacji pogorszonych.
- 1.1.2 Parametry dotyczące kontaktu koło/szlina muszą spełniać wymogi w zakresie stabilności wymagane celem zagwarantowania bezpiecznego przejazdu przy maksymalnej dozwolonej prędkości.
- 1.1.3 Wykorzystywane 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 nieruchomości 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 w sposób niezgodny z zamieszczonymi na nich instrukcjami.

1.2 **Niezawodność i dostępność**

Monitorowanie i konserwacja składników nieruchomości lub ruchomych uczestniczących w biegu 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 na środowisko naturalne utworzenia i funkcjonowania transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych musi zostać ocenione i uwzględnione na etapie projektowania systemu zgodnie z obowiązującymi przepisami wspólnotowymi.
- 1.4.2 Materiały wykorzystywane w pociągach i infrastrukturze muszą zapobiegać emisji 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 Funkcjonowanie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych musi opierać się na poszanowaniu istniejących przepisów w zakresie zanieczyszczenia hałasem.



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

## 1.5 **Zgodność techniczna**

Parametry techniczne infrastruktury oraz instalacji nieruchomości muszą charakteryzować się wzajemną zgodnością, jak też zgodnością z infrastrukturą i instalacjami nieruchomymi, z których korzystają pociągi mające jeździć w ramach transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

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

## 2. SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DLA KAŻDEGO Z PODSYSTEMÓW

### 2.1 **Infrastruktura**

#### 2.1.1 Bezpieczeństwo

Podjęte zostać muszą odpowiednie kroki celem zapobieżenia dostępowi lub niepożądanym włamaniom do instalacji.

Podjęte zostać muszą 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.).

Ustanowione zostać muszą właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach.

### 2.2 **Energia**

#### 2.2.1 Bezpieczeństwo

Funkcjonowanie systemów dostaw energii nie mogą szkodzić bezpieczeństwu pociągów lub ludzi (użytkowników, obsługi, mieszkających w pobliżu torowiska oraz stron 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, odpowiadać kolektorom zamontowanym w pociągach.

## 2.3 Kontrola i sterowanie oraz sygnalizacja

### 2.3.1 Bezpieczeństwo

Instalacje oraz procedury wykorzystywane w zakresie kontroli i sterowania oraz sygnalizacji muszą umożliwiać przejazd pociągów na poziomie bezpieczeństwa odpowiadającym założeniom określonym dla sieci. Systemy kontroli i sterowania oraz sygnalizacji powinny stale zapewniać bezpieczny przejazd pociągów posiadających zezwolenie na bieg w pogorszonych warunkach.

### 2.3.2 Zgodność techniczna

Wszelka nowa infrastruktura oraz nowy tabor wytworzony lub rozwinięty po przyjęciu zgodnych systemów kontroli i sterowania oraz sygnalizacji muszą być dostosowane do korzystania z tych systemów.

Urządzenia w zakresie kontroli i sterowania oraz sygnalizacji zainstalowane w kabinie maszynisty muszą umożliwiać normalne funkcjonowanie, w szczególnych warunkach, całego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

## 2.4 Tabor

### 2.4.1 Bezpieczeństwo

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

Urządzenia elektryczne nie mogą szkodzić bezpieczeństwu i funkcjonowaniu instalacji kontroli i sterowania oraz sygnalizacji.

Techniki hamowania oraz wywierany nacisk muszą być zgodne z projektem szyn, konstrukcji technicznych oraz systemów sygnalizacji.

Podjęte muszą zostać kroki celem uniemożliwienia dostępu do składników pod napięciem tak, aby nie narażać bezpieczeństwa ludzi.

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

Drzwi bezpieczeństwa muszą być wyposażone w system otwierania i zamykania gwarantujący bezpieczeństwo pasażerów.

Pociąg musi posiadać oznaczone wyjścia bezpieczeństwa.

Ustanowione zostać muszą właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach.

Na pokładzie pociągów obowiązkowy jest system oświetlenia awaryjnego o wystarczającej intensywności i czasie funkcjonowania.

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

### 2.4.2 Niezawodność i dostępność

Istotne urządzenia, urządzenia bieżne, trakcyjne i hamujące oraz system kontroli i sterowania muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby umożliwić dalszy bieg pociągu, w szczególnej sytuacji pogorszonej, bez niepożądanych skutków dla urządzeń działających sprawnie.

### 2.4.3 Zgodność techniczna

Urządzenia elektryczne muszą wykazywać zgodność z funkcjonowaniem instalacji kontroli i sterowania oraz sygnalizacji.

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

## 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 niedogodności w odniesieniu do otaczającego środowiska.

### 2.5.3 Zgodność techniczna

Instalacje konserwacyjne dla taboru konwencjonalnego muszą zapewniać funkcjonowanie gwarantujące bezpieczeństwo, zdrowie i komfort wszelkiego taboru, na potrzeby którego zostały zaprojektowane.

## 2.6 **Funkcjonowanie i zarządzanie ruchem**

### 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 ponadgranicznych i krajowych.

Działania i przerwy konserwacyjne, wyszkolenie i kwalifikacje personelu konserwacyjnego i centrum kontrolnego oraz system zapewnienia jakości ustanowiony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i utrzymania muszą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa.

### 2.6.2 Niezawodność i dostępność

Działania i okresy konserwacyjne, wyszkolenie i kwalifikacje personelu konserwacyjnego i centrum kontrolnego oraz system zapewnienia jakości ustanowiony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i konserwacji muszą gwarantować wysoki poziom niezawodności i dostępności systemu.

### 2.6.3 Zgodność techniczna

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

## 2.7 Aplikacje telematyczne dla usług pasażerskich i towarowych

### 2.7.1 Zgodność techniczna

Zasadnicze wymogi dla aplikacji telematycznych gwarantują minimalną jakość usług dla pasażerów i przewoźników towarów, w szczególności w zakresie zgodności technicznej.

Podjęte muszą zostać kroki zapewniające:

- rozwinięcie 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.

---

## ZAŁĄCZNIK IV

**ZGODNOŚĆ I ODPOWIEDNIOŚĆ NA POTRZEBY WYKORZYSTANIA SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI****1. SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI**

Deklaracja „WE” ma zastosowanie do składników interoperacyjności uczestniczących w interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o czym mowa w art. 3. Takimi składnikami interoperacyjności mogą być:

**1.1 Składniki wielofunkcyjne**

Są to składniki nieszczególne dla systemu kolejowego i które jako takie mogą być używane w innych obszarach.

**1.2 Składniki wielofunkcyjne o cechach szczególnych**

Są to składniki, które jako takie nie są szczególne dla systemu kolejowego, lecz muszą wykazywać konkretny poziom wydajności przy ich wykorzystaniu do celów kolei.

**1.3 Składniki szczególne**

Są to składniki szczególne dla zastosowań na potrzeby kolei.

**2. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA**

Deklaracja „WE” obejmuje:

- ocenę, dokonaną przez organ notyfikowany lub organy notyfikowane, wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, z specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione; lub
- ocenę / osąd, wydaną lub wydany przez organ notyfikowany lub organy notyfikowane, odpowiedności wykorzystania składnika interoperacyjności, rozpatrywanego w swym środowisku kolejowym oraz, w szczególności w przypadkach, gdy chodzi o płaszczyzny współpracy, w odniesieniu do specyfikacji technicznych, w szczególności tych o charakterze funkcjonalnym, jakie mają podlegać przeglądowi.

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

**3. TREŚĆ DEKLARACJI „WE”**

Deklaracje zgodności lub odpowiedności „WE” dotyczące wykorzystania oraz dokumentacja towarzysząca muszą być oznaczone datą i podpisane.

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

- odniesienie do dyrektywy;
- nazwę i adres producenta lub jego upoważnionego zastępcy prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty (podać nazwę handlową oraz pełny adres, w przypadku upoważnionego zastępcy prawnego, podać również nazwę handlową producenta lub konstruktora);
- opis składnika interoperacyjności (marka, rodzaj itd.);

- opis procedury przyjętej w pracy nad deklaracją zgodności lub odpowiedniości wykorzystania (art. 13);
  - wszystkie odpowiednie opisy, których warunki zostały spełnione przez składnik interoperacyjności oraz, w szczególności, warunki jego użytkowania;
  - nazwę i adres organu powiadamianego lub organów powiadamianych zaangażowanych w przestrzeganie procedury w odniesieniu do zgodności lub odpowiedniości wykorzystania oraz datę ze świadectwa przeglądu wraz z, gdzie jest to właściwe, czasem obowiązywania i warunkami ważności świadectwa;
  - gdzie jest to właściwe, odniesienie do specyfikacji europejskich;
  - tożsamość sygnatariusza upoważnionego do zaciągnięcia zobowiązań w imieniu producenta lub upoważnionego zastępcy prawnego producenta mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty.
-

## ZAŁĄCZNIK V

**DEKLARACJA WERYFIKACJI PODSYSTEMÓW**

Deklaracja weryfikacji „WE” oraz dokumentacja towarzysząca musi być oznaczona datą i podpisana.

Deklaracja musi być napisana w tym samym języku, w jakim napisana jest dokumentacja techniczna i musi zawierać:

- odniesienie do dyrektywy;
  - nazwę i adres podmiotu zamawiającego lub jego upoważnionego zastępcy prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty (podać nazwę handlową oraz pełny adres, w przypadku upoważnionego zastępcy prawnego, podać również nazwę handlową podmiotu zamawiającego);
  - krótki opis podsystemu;
  - nazwę i adres organu notyfikowanego, który przeprowadził weryfikację „WE”, określoną w art. 18;
  - odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej;
  - wszelkie odpowiednie tymczasowe lub ostateczne przepisy, jakim podlegają podsystemy oraz, w szczególności, gdzie jest to właściwe, wszelkie ograniczenia lub warunki eksploatacji;
  - jeśli tymczasowa: okres ważności deklaracji „WE”;
  - tożsamość sygnatariusza.
-

## ZAŁĄCZNIK VI

## PROCEDURA WERYFIKACYJNA DLA PODSYSTEMÓW

## 1. WPROWADZENIE

Weryfikacja „WE” jest procedurą, na mocy której organ notyfikowany sprawdza i poświadcza, na wniosek podmiotu zamawiającego lub jego upoważnionego zastępcy prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty, iż podsystem:

- jest zgodny z niniejszą dyrektywą;
- jest zgodny z innymi przepisami wywodzącymi się z Traktatu, i może być uruchomiony.

## 2. ETAPY

Podsystem podlega kontroli na każdym z następujących etapów:

- całościowego projektu;
- konstrukcji podsystemu, w tym, w szczególności, prac w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, montażu składników oraz całościowego dostosowania;
- ostatecznego testowania podsystemu.

## 3. ŚWIADECTWO

Organ notyfikowany odpowiedzialny za weryfikację „WE” sporządza świadectwo zgodności przeznaczone dla podmiotu zamawiającego lub jej upoważnionego zastępcy prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty, która z kolei sporządza deklarację weryfikacji „WE” przeznaczoną dla władzy nadzoru w Państwie Członkowskim, w którym podsystem jest zlokalizowany/działa.

## 4. DOKUMENTACJA TECHNICZNA

Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji musi zawierać następujące elementy:

- dla infrastruktury: plany konstrukcji technicznych, rejestry z zatwierdzenia prac ziemnych i uzbrojenia oraz sprawozdania z testów i inspekcji betonu;
- dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki zgodne z realizacją, wykresy przebiegu instalacji elektrycznej i wodnej, wykresy obwodu awaryjnego, opis systemów przetwarzania danych i automatycznych, instrukcje obsługi i konserwacji itd.;
- wykaz składników interoperacyjności, określony w art. 3, włączonych do podsystemu;
- kopie deklaracji zgodności lub odpowiedniości „WE” dotyczących wykorzystania, które muszą posiadać wymienione składniki, zgodnie z art. 13 niniejszej dyrektywy, wraz z, gdzie jest to właściwe, odpowiednimi zapisami obliczeniowymi oraz kopie zapisów testów i egzaminów przeprowadzonych przez organ notyfikowany odpowiedzialny za weryfikację „WE” w oparciu o wspólne specyfikacje techniczne;
- świadectwo wydane przez organ notyfikowany odpowiedzialny za weryfikację „WE”, wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi i kontrasygnowane przez jego samego, stwierdzające zgodność projektu z niniejszą dyrektywą i wymieniającą wszelkie zastrzeżenia zanotowane podczas wykonywania czynności i niewycofane; świadectwu takiemu powinny również towarzyszyć sprawozdania z inspekcji i sprawozdania audytowe sporządzone przez ten sam organ w związku z jego zadaniami, w sposób określony w sekcjach 5.3 i 5.4.

## 5. MONITORING

- 5.1 Celem monitorowania „WE” jest zapewnienie spełnienia zobowiązań wynikających z dokumentacji technicznej w czasie wykonywania podsystemu.



- 5.2 Organ notyfikowany odpowiedzialny za kontrolę wykonania musi mieć stały dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz, gdzie jest to właściwe, urządzeń prefabrykujących lub testujących, jak też, ogólniej, wszelkich pomieszczeń, jakie uzna on za konieczne do wykonania swych zadań. Podmiot zamawiający lub jego upoważniony zastępca prawny na terytorium Wspólnoty musi mu przesłać lub musiała przesłać wszelkie dokumenty konieczne w tym celu oraz, w szczególności, plany wprowadzenia w życie oraz dokumentację techniczną dotyczącą danego podsystemu.
- 5.3 Organ notyfikowany odpowiedzialny za kontrolę wprowadzenia w życie musi okresowo przeprowadzać audyty celem potwierdzenia zgodności z niniejszą dyrektywą. Musi on też dostarczyć sprawozdanie audytowe stronom odpowiedzialnym za wprowadzenie w życie. Może on również żądać swej obecności na niektórych etapach prac budowlanych.
- 5.4 Dodatkowo, organ notyfikowany może złożyć niezapowiedzianą wizytę na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym. Podczas takich wizyt organ notyfikowany może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt. Musi on dostarczyć stronom odpowiedzialnym za wprowadzenie w życie sprawozdanie z inspekcji oraz, gdzie jest to właściwe, sprawozdanie z kontroli.

## 6. PRZEDŁOŻENIE

Pełna dokumentacja, określona w ust. 4, musi zostać wniesiona podmiotowi zamawiającemu lub jego upoważnionemu zastępcy prawnemu mającemu swą siedzibę na terytorium Wspólnoty na poparcie świadectwa zgodności wydanego przez organ notyfikowany odpowiedzialny za weryfikację podsystemu w jego stanie gotowości do pracy. Dokumentacja musi zostać załączona do deklaracji weryfikacji „WE”, którą podmiot zamawiający przesyła władzy nadzorczej w danym Państwie Członkowskim.

Podmiot zamawiający musi przechowywać kopie dokumentacji przez cały okres użytkowania podsystemu. Musi być ona przesłana wszelkim innym Państwom Członkowskim, które zgłoszą taki wniosek.

## 7. PUBLIKACJA

Każdy organ notyfikowany musi okresowo publikować istotne informacje dotyczące:

- otrzymanych wniosków o weryfikację „WE”;
- wydanych świadectw zgodności;
- odmówionych świadectw zgodności.

## 8. JĘZYK

Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji „WE” musi być sporządzana w języku urzędowym Państwa Członkowskiego, na terenie którego ma siedzibę podmiot zamawiający lub jego upoważniony zastępca prawny na terytorium Wspólnoty lub w języku zaaprobowanym przez ten podmiot.

---

## ZAŁĄCZNIK VII

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

1. Organ, jego dyrektor oraz personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli nie mogą być zaangażowani, bezpośrednio lub jako upoważnieni zastępcy prawni, w projektowanie, wytwarzanie, budowę, umieszczanie na rynku lub utrzymanie składników interoperacyjności lub podsystemów lub też ich eksploatację. Powyższe nie wyłącza możliwości wymiany informacji technicznych między producentem lub konstruktorem a tym organem.
2. Organ i personel odpowiedzialny za kontrolę muszą przeprowadzać je przy jak największym zachowaniu uczciwości zawodowej oraz jak najwyższej kompetencji technicznej, jak też muszą być wolni od wszelkich nacisków i motywacji, w szczególności o charakterze finansowym, jakie mogłyby oddziaływać na ich osąd oraz wyniki ich inspekcji, w szczególności ze strony osób lub grup osób, na które wyniki kontroli oddziałują.
3. Organ musi zatrudniać pracowników oraz posiadać środki wymagane do rzetelnej realizacji zadań technicznych i administracyjnych związanych z kontrolami; musi on też mieć dostęp do sprzętu potrzebnego do przeprowadzenia kontroli wyjątkowych.
4. Personel odpowiedzialny za kontrolę musi:
  - być odpowiednio wyszkolony technicznie i zawodowo;
  - mieć wystarczającą znajomość wymogów dotyczących kontroli przez niego przeprowadzanych oraz wystarczające doświadczenie praktyczne w ich przeprowadzaniu;
  - posiadać umiejętność sporządzania świadectw, rejestrów i sprawozdań stanowiących formalny zapis przeprowadzonych kontroli.
5. Zagwarantowana musi być niezależność pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie kontroli. Żaden urzędnik nie może być wynagradzany w oparciu o ilość przeprowadzonych kontroli lub też wyników tych kontroli.
6. Organ musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chyba że ta odpowiedzialność na mocy prawa krajowego leży po stronie państwa lub takie kontrole przeprowadzane są bezpośrednio przez to Państwo Członkowskie.
7. Personel organu jest zobowiązany do przestrzegania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkiego, czego się dowiedział podczas wykonywania swoich funkcji (z wyjątkiem właściwych władz administracyjnych w państwie, w którym przeprowadza on te czynności) zgodnie z niniejszą dyrektywą lub wszelkimi przepisami prawa krajowego wprowadzającymi w życie niniejszą dyrektywę.

## ZAŁĄCZNIK VIII

**OGÓLNE ZASADY PRZESTRZEGANE PRZEZ WSPÓLNY ORGAN PRZEDSTAWICIELSKI (JRB)**

1. Zgodnie z ogólnymi procedurami normalizacyjnymi Wspólnoty, JRB musi działać w sposób jawny i przejrzysty, w oparciu o konsensus i niezależnie od jakichkolwiek partykularnych interesów. W tym celu wszyscy członkowie trzech kategorii reprezentowanych na forum JRB — zarządzający infrastrukturą, spółki kolejowe oraz przemysł — muszą mieć możliwość wyrażania swych opinii w czasie projektowania TSI, zgodnie z regulaminem JRB i przed ukończeniem projektu TSI przez JRB.
  2. Gdy JRB nie dysponuje wiedzą fachową niezbędną celem zaprojektowania danych TSI, musi o tym niezwłocznie powiadomić Komisję.
  3. JRB musi utworzyć grupy robocze konieczne do celów zaprojektowania TSI; grupy robocze muszą posiadać elastyczną strukturę gwarantującą skuteczność. W tym celu należy ograniczyć liczbę ekspertów. Należy zapewnić zrównoważone uczestnictwo przedstawicieli zarządzających infrastrukturą i spółek kolejowych z jednej strony i przemysłu z drugiej; należy zapewnić właściwą równowagę narodowościową. Eksperti z państw trzecich mogą zasiadać w grupach roboczych w charakterze obserwatorów.
  4. Wszelkie trudności pojawiające się w związku z niniejszą dyrektywą, które nie mogą być rozwiązane przez grupy robocze JRB, muszą być bezzwłocznie zgłoszone Komisji.
  5. Wszelka dokumentacja robocza niezbędna celem monitorowania prac JRB musi być udostępniona do dyspozycji Komisji oraz komitetowi, określonego w art. 21.
  6. JRB musi podjąć wszelkie środki niezbędne do zagwarantowania poufności wszelkich kluczowych informacji, w jakich posiadaniu się znajduje w trakcie wykonywania swych zadań.
  7. JRB musi podjąć wszelkie środki niezbędne do poinformowania wszystkich swych członków oraz wszystkich ekspertów uczestniczących w grupach roboczych o wynikach prac komitetu, określonego w art. 21, oraz o zaleceniach komitetu i Komisji.
-