

32004L0050

30.4.2004

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 164/114

**DYREKTYWA 2004/50/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY  
z dnia 29 kwietnia 2004 r.**

**zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ

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

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

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

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

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu <sup>(4)</sup> w świetle wspólnego tekstu przyjętego przez komitet pojedynczy w dniu 23 marca 2004 r.

a także mając na uwadze, co następuje

(1) Na mocy art. 154 i 155 Traktatu, Wspólnota musi przyczynić się do ustanowienia i rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć te cele Unia musi podjąć wszelkie działania niezbędne w celu zapewnienia interoperacyjności sieci, zwłaszcza w zakresie normalizacji technicznej.

(2) Wstępny środek zastosowano w sektorze kolejowym z chwilą przyjęcia dyrektywy Rady 96/48/WE <sup>(5)</sup>. W celu

wdrożenia założeń tej dyrektywy, Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności Kolei (AEIF), desygnowane jako Wspólny Organ Przedstawicielski działający w ramach tej dyrektywy, opracowało projekty specyfikacji technicznych interoperacyjności (TSI), które Komisja przyjęła 30 maja 2002 r.

(3) Dnia 10 września 1999 Komisja przyjęła raport dla Rady i Parlamentu Europejskiego, zawierający wstępną ocenę postępu we wdrażaniu interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. W swojej rezolucji z dnia 17 maja 2000r <sup>(6)</sup>. Parlament Europejski wezwał Komisję do przedstawienia propozycji zmian do dyrektywy 96/48/WE, w oparciu o model stosowany w dyrektywie 2001/16/WE <sup>(7)</sup>.

(4) Dyrektywa 2001/16/WE, podobnie jak dyrektywa 96/48/WE, wprowadza procedury wspólnotowe dla przygotowania i przyjęcia TSI oraz wspólne zasady oceny zgodności z TSI. Mandat do opracowania pierwszej grupy specyfikacji TSI został udzielony AEIF, desygnowanemu również jako Wspólny Organ Przedstawicielski.

(5) Wiedzę wyniesioną z prac nad rozwojem TSI dla kolei dużych prędkości, ze stosowania dyrektywy 96/48/WE do konkretnych projektów i z prac Komitetu ustanowionego tą dyrektywą, która doprowadziła do zaproponowania przez Komisję zmian do dwóch dyrektyw o interoperacyjności kolei.

(6) Przyjęcie rozporządzenia WE nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową (rozporządzenie w sprawie Agencji) <sup>(8)</sup>, oraz dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) <sup>(9)</sup> oznacza, że niektóre postanowienia dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE muszą zostać zmienione. W szczególności, po ustanowieniu Agencji otrzyma ona od Komisji zadanie przygotowania projektów nowych lub zmian TSI.

<sup>(1)</sup> Dz.U C 126 E, 28.5.2002, str. 332.

<sup>(2)</sup> Dz.U C 61, 14.3.2003, str. 131.

<sup>(3)</sup> Dz.U C 66, 19.3.2003, str. 5.

<sup>(4)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 stycznia 2003 r. (Dz.U. C 38 E z 12.2.2004, str. 119), wspólne stanowisko Rady z dnia 26 czerwca 2003 r. (Dz.U. C 270 E z 11.11.2003 r., str. 7 oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2003 r. (dotychczas niepublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 22 kwietnia 2004 r. oraz decyzja Rady z dnia 26 kwietnia 2004 r.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 235, 17.9.1996, str. 6. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003/Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

<sup>(6)</sup> Dz.U C 59, 23.2.2001, str. 121.

<sup>(7)</sup> Dz.U L 110, 20.4.2001, str. 1.

<sup>(8)</sup> Dz.U L 164, 30.4.2004, str. 1.

<sup>(9)</sup> Dz.U L 164, 30.4.2004, 44.

- (7) Wejście w życie dyrektywy 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych <sup>(1)</sup>, dyrektywy 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym <sup>(2)</sup>, oraz dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie certyfikatów bezpieczeństwa <sup>(3)</sup> ma wpływ na wdrożenie interoperacyjności. Podobnie jak w przypadku innych rodzajów transportu, rozszerzeniu praw dostępu muszą towarzyszyć odpowiednie środki harmonizacji. Należy więc wdrożyć interoperacyjność na całej sieci poprzez stopniowe rozszerzenie zakresu geograficznego dyrektywy 2001/16/WE. Konieczne jest również rozszerzenie podstaw prawnych dyrektywy 2001/16/WE o art. 71 Traktatu, na którym opiera się dyrektywa 2001/12/WE.
- (8) Biała Księga europejskiej polityki transportowej zapowiada tę dyrektywę, która jest częścią strategii Komisji dla rewitalizacji transportu kolejowego oraz w konsekwencji do zmiany równowagi poszczególnych rodzajów transportu, przy założeniu docelowym zmniejszenia zatłoczenia dróg europejskich.
- (9) TSI opracowane w ramach dyrektywy 96/48/WE nie odnoszą się bezpośrednio do renowacji infrastruktury i taboru kolejowego, ani też do profilaktycznych wymian w ramach utrzymania. Takie odniesienia możemy jednak znaleźć w dyrektywie 2001/16/WE w sprawie systemu kolei konwencjonalnej. Obie dyrektywy należy ujednoclić pod tym względem.
- (10) Opracowanie TSI dla kolei dużych prędkości ujawniło potrzebę wyjaśnienia związku między zasadniczymi wymaganiami z dyrektywy 96/48/WE a TSI – z jednej strony, a normami europejskimi i innymi dokumentami normatywnymi – z drugiej. Należy zwłaszcza dokonać rozróżnienia pomiędzy normami, lub fragmentami norm, które powinny być obligatoryjne dla osiągnięcia celów dyrektywy oraz „zharmonizowanymi” normami, przygotowanymi w duchu nowego podejścia do harmonizacji i normalizacji technicznej.
- (11) Zasadą jest, że specyfikacje europejskie są przygotowywane w duchu nowego podejścia do harmonizacji i normalizacji technicznej. Umożliwiają one przyjęcie domniemania zgodności z konkretnymi zasadniczymi wymaganiami z dyrektywy 96/48/WE, zwłaszcza w przypadku składników interoperacyjności i interfejsów. Takie specyfikacje europejskie (lub ich stosowne fragmenty) nie są obligatoryjne
- i TSI nie mogą zawierać żadnych bezpośrednich odniesień do nich. Odniesienia do tych specyfikacji europejskich są publikowane są w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich, a Państwa Członkowskie publikują odniesienia do norm krajowych transponujących normy europejskie.
- (12) W określonych przypadkach TSI mogą zawierać bezpośrednie odniesienia do norm lub specyfikacji europejskich jeżeli jest to uzasadnione koniecznością realizacji celów dyrektywy. Takie bezpośrednie odniesienie ma konsekwencje, które należy wyjaśnić: w szczególności te normy i specyfikacje europejskie stają się obligatoryjne od momentu gdy TSI znajduje zastosowanie.
- (13) TSI określa wszystkie warunki, z którymi muszą być zgodne składniki interoperacyjności oraz procedurę oceny zgodności. Ponadto jest niezbędne aby wskazać, że każdy ze składników musi przejść procedurę oceny zgodności i przydatności do stosowania określoną w TSI i posiadać odpowiedni certyfikat.
- (14) Z powodów bezpieczeństwa jest niezbędne wymaganie aby Państwa Członkowskie przydzielały kod identyfikacyjny każdemu z pojazdów oddanych do eksploatacji. Pojazdy takie będą wtedy wprowadzane do krajowego rejestru pojazdów. Rejestry muszą być dostępne w celu zasięgnięcia informacji dla wszystkich Państw Członkowskich i określonym wspólnotowym podmiotom gospodarczym. Rejestry muszą być spójne co do formatu danych. Dlatego rejestry muszą być objęte wspólnymi specyfikacjami operacyjnymi i technicznymi.
- (15) Należy określić procedurę postępowania dla zasadniczych wymagań stosowanych do podsystemu, który nie został jeszcze objęty szczegółowymi specyfikacjami w odpowiedniej TSI. W takim przypadku podmiotami odpowiedzialnymi za ocenę zgodności i procedury weryfikacji są podmioty notyfikowane zgodnie z art. 20 dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE.
- (16) Środki niezbędne dla wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny być przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z 28 czerwca 1999 roku ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(4)</sup>.
- (17) Należy sprecyzować definicję taboru kolejowego, podaną w załączniku I do dyrektywy 96/48/WE. Dyrektywa musi dotyczyć także taboru kolejowego zaprojektowanego do użytkowania wyłącznie na torach zmodernizowanych dla dużych prędkości, z prędkościami rzędu 200 km/h.
- (18) Stosowanie niniejszej dyrektywy, na ile to możliwe, powinno ochronić dotychczasowe prace podjęte w ramach dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE, a także ochronić zastosowanie tych dyrektyw przez Państwa Członkowskie w ramach projektów zaawansowanych w chwili wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

<sup>(1)</sup> Dz.U L 75, 15.3.2001, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U L 75, 15.3.2001, str. 26.

<sup>(3)</sup> Dz.U L 75, 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa zmieniona Decyzją Komisji 2002/844/EC (Dz. U L 289, 26.10.2002, str. 30).

<sup>(4)</sup> Dz.U L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (19) Ponieważ cele proponowanych działań, tj. interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei, nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte przez Państwa Członkowskie, a mogą być, uwzględniając ich transeuropejski charakter w rozumieniu Traktatu, lepiej zrealizowane na szczeblu Wspólnoty, to Wspólnota może zastosować środki zgodne z zasadą subsydiarności zdefiniowaną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tymże art., niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza wymagania niezbędne dla realizacji tego celu.
- (20) TSI stosowane do systemu kolei dużych prędkości w odniesieniu do infrastruktury, taboru kolejowego, energii, nadzoru prowadzenia pojazdów i sygnalizacji, działalności operacyjnej i utrzymywania zostały przyjęte przez Komisję 30 maja 2002 roku. Projekty TSI, o których mowa w art. 1 ust. 5 i art. 2 ust. 5 odnoszą się do przeglądu tych TSI lub do przyjmowania nowych TSI.
- (21) Ponieważ projekt systemu odniesienia przepisów technicznych dotyczących obecnego poziomu interoperacyjności trans-europejskiego systemu kolei konwencjonalnej jest rozwijany, jak to przewiduje rt. 25 dyrektywy 2001/16/WE, istnieje potrzeba uaktualnienia tych przepisów technicznych w świetle rozszerzenia zakresu tej dyrektywy a także biorąc pod uwagę pierwszą grupę TSI, które mają być przyjęte w 2004 r.
- (22) Pomimo wyjątków z zakresu dyrektywy 2001/16/WE, powinno zachęcać się Państwa Członkowskie do dobrowolnego stosowania odpowiednich przepisów tej dyrektywy na poziomie krajowym, biorąc pod uwagę wzrost efektywności kosztów oraz efekt skali w sektorze produkcji.
- (23) W związku z powyższym należy wprowadzić zmiany do dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

Do dyrektywy 96/48/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) Artykuł 1 otrzymuje następujące brzmienie:

#### „Artykuł 1

1. Celem niniejszej dyrektywy jest ustalenie warunków do spełnienia dla osiągnięcia na terytorium Wspólnoty interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, opisanego w załączniku I.

Warunki te dotyczą projektowania, budowy, oddawania do eksploatacji, modernizacji, renowacji, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, które zostały oddane do

eksploatacji po 30 kwietnia 2004 r., jak też kwalifikacji, wymagań związanych ze stanem zdrowia i wymogami bezpieczeństwa dotyczących personelu mającego udział w eksploatacji systemu.

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

- ułatwiania, ulepszania i rozwijania usług w międzynarodowym transporcie kolejowym, zarówno w granicach Wspólnoty, jak i z krajami trzecimi;
- przyczyniania się do stopniowego tworzenia wewnętrznego rynku w zakresie sprzętu i usług dla budowy, eksploatacji, renowacji i modernizacji transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;
- przyczyniania się do interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.”;

- 2) w art. 2 dodaje się litery j– p w brzmieniu:

- „j) »parametr podstawowy« oznacza jakikolwiek warunek prawny, techniczny lub eksploatacyjny, o podstawowym znaczeniu dla interoperacyjności i wymagający podjęcia decyzji lub zalecenia zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2 przed każdym opracowaniem projektu TSI;
- »szczególny przypadek« oznacza jakąkolwiek część transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, wymagającą zawarcia w TSI szczególnych postanowień o charakterze tymczasowym lub ostatecznym, wynikłych z ograniczeń geograficznych, topograficznych lub urbanistycznych, lub takich, które mają wpływ na zgodność z istniejącym systemem. Może to obejmować w szczególności linie i sieci kolejowe oddzielone od pozostałej części terytorium Wspólnoty, skrajnię ładunkową, rozstaw osi lub odstęp między torami;
- »modernizacja« oznacza wszelkie większe prace modernizacyjne prowadzone w podsystemach lub jego częściach, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;
- »wymiana w ramach utrzymania« oznacza wymianę części na inne części o identycznych funkcjach i osiąгах w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego;
- »odnowienie« oznacza wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub jego części, nie zmieniające całkowitych osiągnięć podsystemu;
- »istniejący system kolejowy« oznacza strukturę składającą się z infrastruktury kolejowych, obejmujących zarówno linie jak i stałe urządzenia istniejącego systemu kolejowego, wraz z istniejącym taborem kolejowym wszystkich kategorii i pochodzenia, poruszającym się po tej infrastrukturze;

- p) »oddanie do eksploatacji« oznacza wszystkie czynności, w wyniku których podsystem znajduje się w zaprojektowanym stanie swojego funkcjonowania.»;
- 3) skreśla się literę h) w art. 2;
- 4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ustęp 1 otrzymuje następujące brzmienie:
- „1. Każdy podsystem jest objęty jedną TSI. Tam gdzie to konieczne, podsystem może być objęty kilkoma TSI, a jedna TSI może dotyczyć kilku podsystemów. Decyzja o stworzeniu i/lub przeglądzie TSI oraz wybór jej technicznego i geograficznego zakresu wymaga mandatu zgodnie z art. 6 ust. 1.”.
- b) ustęp 3 otrzymuje następujące brzmienie:
- „3. W stopniu niezbędnym, by osiągnąć cele, o których mowa w art. 1, każda TSI:
- a) wskaże jej zamierzony zakres (część sieci lub tabor kolejowy, o których mowa w Załączniku I, podsystem lub część podsystemu, o których mowa w załączniku II);
- b) ustanowi zasadnicze wymagania dla każdego podsystemu oraz jego interfejsy z innymi podsystemami;
- c) ustanowi funkcjonalne i techniczne specyfikacje, które muszą zostać spełnione przez podsystem i jego interfejsy z innymi podsystemami. Jeśli zajdzie taka potrzeba, specyfikacje te mogą różnić się w zależności od zastosowania danego podsystemu, na przykład odpowiednio do kategorii linii i/lub taboru kolejowego określonych w załączniku I;
- d) określi składniki interoperacyjności oraz interfejsy, które muszą zostać objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, które są konieczne do osiągnięcia interoperacyjności w ramach transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;
- e) określi, osobno dla każdego przypadku, którą z procedur należy zastosować do oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, z jednej strony, lub wspólnotowej weryfikacji zgodności podsystemów, z drugiej. Procedury
- f) wskaże strategię wdrażania TSI. W szczególności, konieczne jest wyszczególnienie etapów, których zakończenie pozwoli na stopniowe przechodzenie od sytuacji istniejącej do docelowej, w której zgodność ze specyfikacjami TSI będzie normą;
- g) wskaże dla danego, zatrudnionego personelu jego kompetencje zawodowe oraz warunki dotyczące zdrowia i wymogi bezpieczeństwa wymagane dla eksploatacji i utrzymania podsystemu, jak też »dla stosowania TSI.«; (PST: »dla stosowania TSI« oznacza tu »dla zapewnienia stosowania TSI« w tej eksploatacji i utrzymaniu);
- c) dodaje się ustęp 6 w brzmieniu:
- „6. TSI mogą zawierać bezpośrednie odniesienia do norm lub specyfikacji europejskich jeżeli jest to uzasadnione koniecznością realizacji celów dyrektywy. W takim przypadku stosowne normy lub specyfikacje europejskie (lub ich właściwe części) traktuje się jako załączniki do właściwej TSI, i stają się one obligatoryjne od chwili, gdy ta TSI jest stosowana. Przy braku specyfikacji i norm europejskich oraz zależnie od ich rozwoju można czynić odniesienia do innych jasno określonych dokumentów normatywnych; w takim przypadku będzie to dotyczyć dokumentów łatwo dostępnych i znajdujących się w zasobie publicznym”;
- 5) artykuł 6 otrzymuje następujące brzmienie:
- „Artykuł 6
1. Projekty TSI i kolejnych zmian do TSI są opracowane w ramach mandatu udzielonego przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Za ich opracowanie odpowiedzialna jest Agencja, zgodnie z art. 3 i 12 rozporządzenia (WE) nr 2004/881/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową (\*), we współpracy z grupami roboczymi wymienionymi w tych artykułach.
- TSI są przyjmowane i poddawane przeglądowi zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Zostają opublikowane przez Komisję w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

2. Agencja jest odpowiedzialna za przygotowanie przeglądów i aktualizacji TSI, oraz rekomendacji dla Komitetu, o którym mowa w art. 21, tak aby uwzględnić postęp technologiczny lub potrzeby społeczne.

3. Każdy projekt TSI jest przygotowany w dwóch etapach.

Przed wszystkim Agencja identyfikuje parametry podstawowe dla TSI jak i interfejsy z innymi podsystemami oraz jakiegokolwiek szczególne przypadki, które mogą okazać się niezbędne. Najbardziej »nośne i obiecujące« alternatywne rozwiązania wraz z uzasadnieniami technicznymi i ekonomicznymi zostaną przedłożone dla każdego z tych parametrów i interfejsów. Decyzja zostaje podjęta zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2; a tam, gdzie to będzie konieczne, szczególne przypadki zostaną wskazane.

Następnie Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry. Tam, gdzie to stosowne, Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz znane prace badawcze. Kompleksowa ocena szacowanych kosztów i korzyści wynikających ze stosowania TSI zostaje dołączona do projektu TSI; ocena ta powinna określać prawdopodobny wpływ na wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze.

4. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu poszczególnych TSI (w tym parametrów podstawowych) zostaną wzięte pod uwagę szacowane koszty i korzyści wszystkich rozważanych rozwiązań technicznych wraz z interfejsami między nimi, tak aby przyjąć i wdrożyć najbardziej »nośne i obiecujące« rozwiązania. Państwa Członkowskie wezmą udział w dokonywaniu tej oceny, poprzez dostarczanie wymaganych informacji.

5. Komitet, o którym mowa w art. 21, będzie regularnie informowany o pracach przygotowawczych nad TSI. Podczas tych prac Komitet może formułować wymagania lub praktyczne rekomendacje dotyczące projektu TSI i analizy kosztów i korzyści. W szczególności, na wniosek Państwa Członkowskiego, Komitet może wymagać zbadania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w raporcie załączonym do projektu TSI.

6. Przy przyjmowaniu każdej TSI, data wejścia jej w życie zostaje ustalona zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Jeżeli, z powodów zgodności technicznej, różne podsystemy muszą być oddane do eksploatacji równocześnie, daty wejścia w życie odpowiednich TSI będą takie same.

7. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu TSI zostaną wzięte pod uwagę opinie użytkowników, w zakresie charakterystyk bezpośrednio wpływających na warunki użytkowania przez nich podsystemów. W tym celu

Agencja przeprowadzi konsultacje ze stowarzyszeniami i organizacjami przedstawicielskimi użytkowników na etapie opracowywania i dokonywania przeglądu TSI. Agencja dołączy do projektu TSI raport o wynikach takich konsultacji.

Lista stowarzyszeń i podmiotów, z którymi będą przeprowadzone konsultacje zostanie skompletowana przez Komitet, o którym mowa w art. 21, zanim przyjmie on mandat dotyczący przeglądu TSI, i może być ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek Państwa Członkowskiego lub Komisji.

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

W tym celu przeprowadzone zostają konsultacje z partnerami społecznymi zanim projekt TSI zostanie złożony, do przyjęcia lub dokonania przeglądu, Komitetowi, o którym mowa w art. 21.

Konsultacje z partnerami społecznymi zostaną przeprowadzone w kontekście Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/UE (\*\*). Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy.

(\*) Dz.U L 164 z 30.4.2004, str. 1.

(\*\*) Dz.U L 225 z 12.8.1998, str. 27.;

6) artykuł 7 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 7

Państwo Członkowskie nie musi stosować jednej lub więcej TSI, włączając te, które odnoszą się do taboru kolejowego, w następujących przypadkach i okolicznościach:

- a) w przypadku planowanej nowej linii, w przypadku odnowienia lub modernizacji istniejącej już linii lub dla jakiegokolwiek elementu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem realizowanego kontraktu w momencie publikacji TSI;
- b) w przypadku projektu dotyczącego odnowienia lub modernizacji istniejącej już linii, jeśli skrajnia ładunku, prześwit toru, odstęp między torami lub napięcie sieci elektrycznej w tych TSI nie są zgodne z tymi na istniejącej już linii;
- c) w przypadku planowanej nowej linii lub planowanego odnowienia lub modernizacji istniejącej już linii na terytorium tego Państwa Członkowskiego, którego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Wspólnoty;

d) w przypadku planowanego odnowienia, wydłużenia lub modernizacji istniejącej już linii, jeśli stosowanie tych TSI naraziłoby opłacalność ekonomiczną projektu i/lub zgodność systemu kolejowego Państwa Członkowskiego;

e) w przypadku gdy w następstwie wypadku lub klęski żywiołowej, warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub całkowite stosowanie odpowiednich TSI.

We wszystkich przypadkach, dane Państwo Członkowskie z wyprzedzeniem powiadamia Komisję o swoich zamierzonych derogacjach i przedkłada Komisji dokumentację wskazującą te TSI lub części TSI, których nie zamierza stosować, oraz wskazującą stosowne specyfikacje, które zamierza stosować. Komisja analizuje środki przewidziane przez Państwo Członkowskie. W przypadku »b« i »d« Komisja podejmuje decyzję zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Tam, gdzie to konieczne, zostanie przygotowana rekomendacja dotycząca specyfikacji do zastosowania. Tym niemniej, w przypadku »b« decyzja Komisji nie będzie dotyczyła skrajni ładunkowej i prześwitu toru.”;

7) w art. 9 dodaje się następujący akapit:

„W szczególności nie mogą domagać się kontroli już przeprowadzonych w ramach procedury prowadzącej do wspólnotowej deklaracji weryfikacji zgodności lub przydatności do stosowania.”;

8) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 2 otrzymuje następujące brzmienie:

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

b) ustęp 3 otrzymuje następujące brzmienie:

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

c) skreśla się ustępy 4 i 5;

9) artykuł 11 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 11

Jeżeli Państwo Członkowskie lub Komisja uzna, że specyfikacje europejskie, stosowane pośrednio lub bezpośrednio dla celów niniejszej dyrektywy, nie spełniają zasadniczych wymagań, to może być podjęta decyzja o ich całkowitym lub częściowym wycofaniu z publikacji, lub o wprowadzeniu zmian, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2, po przeprowadzeniu konsultacji z Komitetem powołanym dyrektywą 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (\*).

(\* Dz.U L 204, 27.7.1998, str. 37. dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/48/EC (Dz. U L 217, 5.8.1998, str. 18)”;

10) artykuł 14 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 14

1. Każde Państwo Członkowskie autoryzuje oddawanie do eksploatacji tych podsystemów strukturalnych składających się na transeuropejski system kolei dużych prędkości, które są zlokalizowane lub eksploatowane na jego terytorium.

W tym celu każde Państwo Członkowskie podejmuje wszelkie właściwe działania dla zapewnienia, iż podsystemy te zostaną oddane do eksploatacji tylko wtedy, gdy są zaprojektowane, zbudowane i zainstalowane taki w sposób, że nie naruszają zgodności z zasadniczymi wymaganiami ich dotyczącymi gdy są integrowane z transeuropejskim systemem kolei dużych prędkości.

W szczególności, każde państwo sprawdzi zgodność tych podsystemów z systemem, z którym są integrowane.

2. Każde Państwo Członkowskie sprawdza, gdy podsystemy są oddawane do eksploatacji i następnie w regularnych odstępach czasu, czy są one eksploatowane i utrzymywane zgodnie ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami. W tym celu stosowane są procedury oceny i weryfikacji ustanowione w stosownych strukturalnych i funkcjonalnych TSI.

3. W przypadku odnowienia lub modernizacji zarządca infrastruktury kolejowej lub przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje Państwu Członkowskiemu, którego to dotyczy, dokumentację opisującą projekt. Państwo Członkowskie dokona jej analizy i, biorąc pod uwagę strategię wdrożenia wskazaną w stosownej TSI, podejmie decyzję, czy zakres prac oznacza konieczność wydania nowej autoryzacji na oddanie do eksploatacji w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Taka nowa autoryzacja na oddanie do eksploatacji będzie wymagana za każdym razem, gdy przewidziane prace mogą wpłynąć na ogólny poziom bezpieczeństwa podsystemu.

4. Przy dokonywaniu autoryzacji oddania taboru kolejowego do eksploatacji Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za zapewnienie, że każdemu z pojazdów zostanie przypisany alfanumeryczny kod identyfikacyjny. Kod ten musi być zaznaczony na każdym z pojazdów i musi być wprowadzony do krajowego rejestru pojazdów, spełniającego następujące kryteria:

- a) rejestr powinien być zgodny z ogólną specyfikacją zdefiniowaną w ust. 5;
- b) rejestr jest prowadzony i aktualizowany przez podmiot niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego;
- c) rejestr jest dostępny dla władz bezpieczeństwa i organów dochodzeniowych określonych w art. 16 i 21 Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (\*); jest także dostępny na uzasadniony wniosek dla regulatorów określonych w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania certyfikatów bezpieczeństwa (\*\*), dla Agencji, przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

W przypadku taboru kolejowego oddanego do eksploatacji po raz pierwszy w trzecim w państwie, Państwa Członkowskie mogą zaakceptować pojazdy dające się jednoznacznie zidentyfikować zgodnie z innym systemem kodowania. Jednakże od chwili autoryzowania przez Państwo Członkowskie oddania do eksploatacji takich pojazdów na swym terytorium, musi istnieć możliwość uzyskania odpowiednich danych, wyszczególnionych w ust. 5 lit. »C«, »d« i »e«, poprzez rejestr.

5. Wspólne specyfikacje dla rejestru będą przyjęte zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2, na podstawie projektu specyfikacji opracowanego przez Agencję. Projekt ten powinien obejmować: zawartość, format danych, architekturę funkcjonalną i techniczną, sposób prowadzenia, zasady wprowadzania danych i konsultacji. Rejestr powinien zawierać przynajmniej następujące informacje:

- a) odnośniki do wspólnotowej deklaracji weryfikacji zgodności i podmiotu, który ją sporządził;
- b) odnośniki do rejestru taboru kolejowego, wymienionego w art. 22a;
- c) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu lub leasingobiorcy;
- d) wszelkie ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;
- e) ważne dla bezpieczeństwa dane odnoszące się do planu utrzymania pojazdu.

(\*) Dz.U L 164, 30.4.2004, str. 44

(\*\*) Dz.U L 75, 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa zmieniona decyzją Komisji 2002/844/EC (Dz. U L 289, 26.10.2002, str. 30)";

11) w art. 15 dodaje się następujący akapit:

„W szczególności nie mogą domagać się badań już przeprowadzonych w ramach procedury prowadzącej do wspólnotowej deklaracji weryfikacji zgodności.”

12) artykuł 16 ust. 3 otrzymuje następujące brzmienie:

„3. W przypadku braku TSI, oraz gdy zgłoszono przypadki odstępstw zgodnie art. 7, Państwa Członkowskie przekazują pozostałym Państwom Członkowskim i Komisji, dla każdego podsystemu, wykaz przepisów technicznych użytych dla wdrożenia zasadniczych wymagań. Zgłoszenie to nastąpi do 30 kwietnia 2004 r., i za każdym razem kiedy wykaz będzie zmieniany. W takiej sytuacji Państwa Członkowskie wyznaczają także podmioty odpowiedzialne za dokonanie, w przypadku tych technicznych przepisów, weryfikacji, o której mowa w art. 18.”;

13) w art. 17 dodaje się następujący akapit:

„W takim przypadku należy dokonać przeglądu TSI zgodnie z procedurą z artykułu 6 ust. 2. Jeżeli pewne aspekty techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań nie mogą być wyraźnie ujęte w TSI, zostają jasno określone w załączniku do TSI. W tym przypadku zastosowanie ma art. 16 ust. 3.”

14) w art. 18 ust. 2 dodaje się następujący akapit:

„Obejmują one również weryfikacje interfejsów podsystemu w odniesieniu do systemu, z którym jest integrowany, na podstawie informacji zawartych w stosownej TSI i w rejestrach zdefiniowanych w art. 22a.”;

15) artykuł 20 ust. 5 otrzymuje następujące brzmienie:

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

Komisja i obserwatorzy poinformują komitet, o którym mowa w art. 21 ust. 1, o pracach wykonywanych w ramach grupy ds. koordynacji. Tam, gdzie to właściwe, Komisja zaproponuje środki niezbędne do rozwiązania problemów.

Tam, gdzie będzie to konieczne, koordynacja jednostek notyfikowanych następuje zgodnie z art. 21.”;

16) artykuł 21 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 21

1. Komisja jest wspomagana przez komitet;

2. Tam, gdzie pojawiają się odniesienia do niniejszego ustępu, mają zastosowanie art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z 28 czerwca 1999 ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (\*), uwzględniając postanowienia jej art. 8.

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje swoje regulamin wewnętrzny.

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

(\*) DZ.U L 184, 17.7.1999, str. 23.”;

17) dodaje się art. 21a, 21b i 21c w brzmieniu:

„Artykuł 21a

1. Komitet może omawiać wszelkie sprawy związane z interoperacyjnością transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, łącznie z zagadnieniami związanymi z interoperacyjnością między tym systemem a systemami kolei państw trzecich.

2. Komitet może omawiać wszelkie sprawy związane ze stosowaniem niniejszej dyrektywy. W razie potrzeby Komisja może przyjąć rekomendacje odnośnie do stosowania zgodnie z procedurą ustanowioną art. 21 ust. 2.

Artykuł 21b

1. Komisja może podjąć decyzję, z inicjatywy własnej lub na wniosek Państwa Członkowskiego, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2, o powierzeniu mandatu do opracowania projektu TSI innemu podmiotowi, o ile dotyczy to podsystemu opisanego w załączniku II.

2. Zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2, Komitet, na podstawie propozycji Komisji, przyjmuje program prac zgodny z celami niniejszej dyrektywy i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (\*).

Artykuł 21c

Załączniki II–VI mogą być zmieniane zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2.

(\*) DZ.U L 110, 20.4.2001, str. 1.”;

18) dodaje się art. 22a w brzmieniu:

„Artykuł 22a

1. Państwa Członkowskie zapewniają, że rejestr infrastruktury i rejestr taboru są publikowane i corocznie aktualizowane. Rejestry te wskazują główne cechy każdego podsystemu lub jego części, np. podstawowe parametry i ich związki z cechami ustalonymi przez stosowne TSI. W tym celu każda TSI dokładnie określa, które informacje muszą być zawarte w rejestrach infrastruktury i taboru kolejowego.

2. Kopie rejestrów zostaną przesłane Państwom Członkowskim, których dotyczą oraz Agencji i będą dostępne dla pobierania informacji przez zainteresowane strony, włączając w to co najmniej profesjonalne podmioty sektora.”

19) Załącznik I otrzymuje brzmienie jak w załączniku I do niniejszej dyrektywy.



20) załącznik II otrzymuje brzmienie jak w załączniku II do niniejszej dyrektywy;

21) w załączniku III dodaje się ppkt 2.4.4 w brzmieniu:

„2.4.4. Urządzenia sterownicze

Pociągi muszą być wyposażone w urządzenia zapisujące dane. Dane zbierane przez te urządzenia oraz przetwarzanie informacji musi być zharmonizowane.”;

22) w załączniku VII pkt 2 dodaje się następujący akapit:

„W szczególności, podmiot i personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli musi być funkcjonalnie niezależny od władz wyznaczonych do wydawania autoryzacji na oddawanie do eksploatacji w ramach niniejszej dyrektywy, licencji w ramach dyrektywy Rady 95/18/UE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (\*) i wydawania certyfikatów bezpieczeństwa w ramach dyrektywy 200./49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei, jak też od organów dochodzeniowych w razie wypadków.

(\*) Dz.U L 143, 27.6.1995, str. 70 Dyrektywa zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/13/UE (Dz. U L 75, 15.3.2001, str. 26).”.

## Artykuł 2

W dyrektywie 2001/16/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje następujące brzmienie:  
„Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 19 marca 2001 roku w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych”;

2) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejszą dyrektywę przyjmuje się dla ustanowienia warunków, które mają być spełnione w celu osiągnięcia na terytorium Wspólnoty interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, opisanego w Załączniku I. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, oddania do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu oddawanych do eksploatacji po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.”;

b) wstępna część ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

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

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Zakres tej dyrektywy będzie stopniowo rozszerzany na cały system kolei konwencjonalnej, włączając w to dostęp torów kolejowych do terminali i ważnych urządzeń portów obsługujących lub potencjalnie obsługujących więcej niż jednego użytkownika, z wyjątkiem infrastruktury i taboru kolejowego zarezerwowanego wyłącznie dla użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego lub też infrastruktury, która jest oddzielona funkcjonalnie od reszty systemu kolejowego, i bez naruszenia odstępstw od stosowania TSI wymienionych w art. 7.

Dyrektywa ta będzie miała zastosowanie do tych części sieci, które nie są jeszcze objęte ust. 1 dopiero od momentu wejścia w życie odpowiednich TSI, które będą przyjęte zgodnie z procedurą opisaną poniżej i w zakresie przez nie ustanowionym.

Komisja przyjmuje do 1 stycznia 2006 r., zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2, program prac mający na celu rozwój nowych TSI i/lub przegląd TSI już przyjętych, mając na uwadze objęcie nimi linii i taboru kolejowego, do tej pory nie objętych TSI.

Program prac wskaże pierwszą grupę nowych TSI i/lub zmian do TSI przewidzianych do opracowania do stycznia 2009 roku, bez szkody dla art. 5 ust. 5 w odniesieniu do możliwości wprowadzenia szczególnych przypadków, i bez szkody dla art. 7 umożliwiającego odstępstwa w specjalnych okolicznościach. Wybór zakresu tematycznego do objęcia przez TSI będzie oparty na spodziewanej efektywności kosztów zaproponowanych środków i na zasadzie proporcjonalności środków podejmowanych przez Wspólnotę. W tym celu, zostanie odpowiednio rozważony pkt 4 w załączniku I oraz konieczna równowaga między, z jednej strony, celami niezakłóconego przemieszczania się pociągów i harmonizacji technicznej, a rozważanym ruchem na poziomie transeuropejskim, narodowym, regionalnym lub lokalnym, z drugiej strony.

Po opracowaniu pierwszej grupy TSI, wybór priorytetów rozwoju kolejnych TSI lub przeglądu już istniejących TSI będzie przyjęty zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2.

Państwo Członkowskie nie musi stosować postanowień tego ustępu w przypadkach projektów o zaawansowanym stopniu realizacji lub będących przedmiotem kontraktu w trakcie realizacji wtedy gdy odpowiednie grupy TSI są publikowane.”;

3) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się literę h);

b) Litery l) i m) otrzymują następujące brzmienie:

„l) »modernizacja« oznacza wszelkie większe prace modernizacyjne prowadzone w podsystemach lub jego częściach, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;

m) »odnowienie« oznacza wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub jego części, nie zmieniające całkowitych osiągow podsystemu;”;

c) dodaje się lit. o) i p) w brzmieniu:

„o) »wymiana w ramach utrzymania« oznacza wymianę części na inne części o identycznych funkcjach i osiąгах w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego;

p) »oddanie do eksploatacji« oznacza wszystkie czynności, w wyniku których podsystem znajduje się w zaprojektowanym stanie swojego funkcjonowania”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 1 otrzymuje następujące brzmienie:

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

b) Ustęp 3 lit. e) otrzymuje następujące brzmienie:

„e) określi, w każdym rozpatrywanym przypadku, które procedury będą użyte do oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, z jednej strony, lub do wspólnotowej weryfikacji zgodności podsystemów, z drugiej. Procedury te będą oparte na modułach zdefiniowanych w decyzji 93/465/EWG;”;

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. TSI mogą zawierać bezpośrednie odniesienia do norm lub specyfikacji europejskich jeżeli jest to uzasadnione koniecznością realizacji celów dyrektywy. W takim przypadku stosowne normy lub specyfikacje europejskie (lub ich właściwe części) traktuje się jako załączniki do właściwej TSI, i stają się one obligatoryjne od chwili, gdy ta TSI jest stosowana. Przy braku specyfikacji i norm europejskich oraz do czasu ich rozwoju można czynić odniesienia do innych jasno określonych dokumentów normatywnych; w takim przypadku będzie to dotyczyć dokumentów łatwo dostępnych i znajdujących się w zasobie publicznym”;

5) artykuł 6 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 6

1. Projekty TSI i kolejnych zmian do TSI są opracowane w ramach mandatu udzielonego przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Za ich opracowanie odpowiedzialna jest Agencja, zgodnie z art. 3 i 12 rozporządzenia (WE) nr 2004/881/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca Europejską Agencję Kolejową (\*), we współpracy z grupami roboczymi wymienionymi w tych artykułach.

TSI są przyjmowane i poddawane przeglądowi zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Zostają opublikowane przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

2. Agencja jest odpowiedzialna za przygotowanie przeglądów i aktualizacji TSI, oraz rekomendacji dla Komitetu, o którym mowa w art. 21, tak aby uwzględnić postęp technologiczny lub potrzeby społeczne.

3. Każdy projekt TSI jest przygotowany w dwóch etapach.

Przed wszystkim Agencja identyfikuje parametry podstawowe dla TSI jak i interfejsy z innymi podsystemami oraz jakiegokolwiek szczególne przypadki, które mogą okazać się niezbędne. Najbardziej »nośne i obiecujące« alternatywne rozwiązania wraz z uzasadnieniami technicznymi i ekonomicznymi zostają przedłożone dla każdego z tych parametrów i interfejsów. Decyzja zostaje podjęta zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2; a tam, gdzie to będzie konieczne, szczególne przypadki zostaną wskazane.

Następnie Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry. Tam gdzie to stosowne, Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz znane prace badawcze. Kompleksowa ocena szacowanych kosztów i korzyści wynikających ze stosowania TSI zostanie dołączona do projektu TSI; ocena ta powinna określać prawdopodobny wpływ na wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze.

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

5. Komitet, o którym mowa w art. 21, będzie regularnie informowany o pracach przygotowawczych nad TSI. Podczas tych prac Komitet może formułować wymagania lub praktyczne rekomendacje dotyczące projektu TSI i analizy kosztów i korzyści. W szczególności, na wniosek Państwa Członkowskiego, Komitet może wymagać zbadania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w raporcie załączonym do projektu TSI.

6. Przy przyjmowaniu każdej TSI, data wejścia jej w życie zostaje ustalona zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Jeżeli, z powodów zgodności technicznej, różne podsystemy muszą być oddane do eksploatacji równocześnie, daty wejścia w życie odpowiednich TSI są takie same.

7. Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu TSI zostają wzięte pod uwagę opinie użytkowników, w zakresie charakterystyk bezpośrednio wpływających na warunki użytkowania przez nich podsystemów. W tym celu Agencja przeprowadzi konsultacje ze stowarzyszeniami i organizacjami przedstawicielskimi użytkowników na etapie opracowywania i dokonywania przeglądu TSI. Agencja dołączy do projektu TSI raport o wynikach takich konsultacji.

Lista stowarzyszeń i podmiotów, z którymi są przeprowadzone konsultacje zostanie skompletowana przez Komitet, o którym mowa w art. 21, zanim przyjmie on mandat dotyczący przeglądu TSI, i może być ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek Państwa Członkowskiego lub Komisji.

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

W tym celu przeprowadzone zostaną konsultacje z partnerami społecznymi zanim projekt TSI zostanie złożony, do przyjęcia lub dokonania przeglądu, Komitetowi, o którym mowa w art. 21.

Konsultacje z partnerami społecznymi zostaną przeprowadzone w kontekście Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE (\*\*). Partnerzy społeczni powinni przedstawić swoje opinie w ciągu trzech miesięcy.

(\*) Dz.U L 164, 30.4.2004, str. 1.

(\*\*) Dz.U L 225, 12.8.1998, str. 27.”;

6) artykuł 7 lit. a) w art. 7 otrzymuje następujące brzmienie:

„a) w przypadku planowanej nowej linii, w przypadku odnowienia lub modernizacji istniejącej już linii lub w przypadku jakiegokolwiek elementu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, będącym na zaawansowanym etapie realizacji lub będącym przedmiotem realizowanego kontraktu w momencie publikacji TSI.”;

7) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Wszystkie składniki będą poddane procedurze oceny zgodności i przydatności do stosowania określonej w odpowiedniej TSI, i będą posiadały odpowiednie certyfikaty.”;

b) ustęp 3 otrzymuje następujące brzmienie:

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

c) skreśla się ustępy 4 i 5;

8) Artykuł 11 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 11

Jeżeli Państwo Członkowskie lub Komisja uzna, że specyfikacje europejskie, stosowane pośrednio lub bezpośrednio dla celów niniejszej dyrektywy, nie spełniają zasadniczych wymagań, to może być podjęta decyzja o ich całkowitym lub częściowym wycofaniu z publikacji, lub o wprowadzeniu zmian, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2, po przeprowadzeniu konsultacji z Komitetem powołanym dyrektywą 98/34/WE.”;

9) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ustępie 2 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W tym celu będą stosowane procedury oceny i weryfikacji zgodności ustanowione w stosownych strukturalnych i funkcjonalnych TSI.”;

b) ustęp 3 otrzymuje następujące brzmienie:

„3. W przypadku odnowienia lub modernizacji zarządca infrastruktury kolejowej lub przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje Państwu Członkowskiemu, którego to dotyczy, dokumentację opisującą projekt. Państwo Członkowskie dokona jej analizy i, biorąc pod uwagę strategię wdrożenia wskazaną w stosownej TSI, podejmie decyzję, czy zakres prac oznacza konieczność wydania nowej autoryzacji na oddanie do eksploatacji w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Taka nowa autoryzacja na oddanie do eksploatacji będzie wymagana za każdym razem, gdy przewidziane prace mogą wpłynąć na ogólny poziom bezpieczeństwa podsystemu. Jeżeli jest wymagana nowa autoryzacja Państwo Członkowskie podejmie decyzję w jakim stopniu TSI powinna być zastosowana do projektu. Państwo Członkowskie notyfikuje swoją decyzję Komisji oraz innym Państwom Członkowskim.”;

c) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Przy dokonywaniu autoryzacji oddania taboru kolejowego do eksploatacji Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za zapewnienie, że każdemu z pojazdów zostanie przypisany alfanumeryczny kod identyfikacyjny. Kod ten musi być zaznaczony na każdym z pojazdów i musi być wprowadzony do krajowego rejestru pojazdów, spełniającego następujące kryteria:

a) rejestr jest zgodny z ogólną specyfikacją zdefiniowaną w ust. 5;

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

c) rejestr jest dostępny dla władz bezpieczeństwa i organom dochodzeniowym, określonym w rt. 16 i 21 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (\*); powinien być także dostępny na uzasadniony wniosek dla regulatorów określonych w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania certyfikatów bezpieczeństwa (\*\*), dla Agencji, przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

W przypadku taboru kolejowego oddanego do eksploatacji po raz pierwszy w trzecim w państwie, Państwa Członkowskie mogą zaakceptować pojazdy dające się jednoznacznie zidentyfikować zgodnie z innym systemem kodowania. Jednakże od chwili autoryzowania przez Państwo Członkowskie oddania do eksploatacji takich pojazdów na swym terytorium, musi istnieć możliwość uzyskania odpowiednich danych, wyszczególnionych w ust. 5 lit. »c«, »d« i »e«, poprzez rejestr.

5. Wspólne specyfikacje dla rejestru będą przyjęte zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2, na podstawie projektu specyfikacji opracowanego przez Agencję. Projekt ten obejmuje: zawartość, format danych,

architekturę funkcjonalną i techniczną, sposób prowadzenia, zasady wprowadzania danych i konsultacji (PST: »konsultacji« oznacza tu dostarczanie informacji). Rejestr zawiera przynajmniej następujące informacje:

a) odnośniki do wspólnotowej deklaracji weryfikacji zgodności i podmiotu, który ją sporządził;

b) odnośniki do rejestru taboru kolejowego, wymienionego w art. 24;

c) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu lub leasingobiorcy;

d) wszelkie ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;

e) ważne dla bezpieczeństwa dane odnoszące się do planu utrzymania pojazdu.

(\*) Dz.U L 164, 30.4.2004, str. 44.

(\*\*) Dz.U L 75, 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa zmieniona Decyzją Komisji 2002/844/EC (Dz.U L 289 z 26.10.2002, str. 30).”;

10) artykuł 16 ust. 3 otrzymuje następujące brzmienie:

„3. W przypadku braku TSI, oraz gdy zgłoszono przypadki odstępstw zgodnie art. 7, Państwa Członkowskie prześlą pozostałym Państwom Członkowskim i Komisji, dla każdego podsystemu, wykaz przepisów technicznych użytych dla wdrożenia zasadniczych wymagań. Zgłoszenie to nastąpi do 30 kwietnia 2005 r, i za każdym razem kiedy wykaz będzie zmieniany. W takiej sytuacji (PST: tj. tej o której mowa w zdaniu pierwszym) Państwa Członkowskie wyznaczają także podmioty odpowiedzialne za dokonanie, w przypadku tych technicznych przepisów, weryfikacji, o której mowa w art. 18.”;

11) w art. 17 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W takim przypadku należy dokonać przeglądu TSI zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 6 ust. 2. Jeżeli pewne aspekty techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań nie mogą być ujęte wprost w TSI, powinny zostać jasno określone w załączniku do TSI. W tym przypadku zastosowanie ma art. 16 ust. 3.”;

12) artykuł 20 ust. 5 otrzymuje następujące brzmienie:

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

Komisja i obserwatorzy poinformują komitet, o którym mowa w art. 21 ust. 1, o pracach wykonywanych w ramach grupy ds. koordynacji. Tam, gdzie to właściwe, Komisja zaproponuje środki niezbędne do rozwiązywania problemów.

Tam, gdzie będzie to konieczne, koordynacja jednostek notyfikowanych nastąpi zgodnie z art. 21.”;

13) w art. 21 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

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

14) dodaje się art. 21a i 21b w brzmieniu:

*„Artykuł 21a*

Komisja może przedłożyć Komitetowi każdą sprawę związaną ze stosowaniem niniejszej dyrektywy. W razie potrzeby Komisja przyjmie rekomendacje odnośnie do stosowania zgodnie z procedurą ustanowioną art. 21 ust. 2.

*Artykuł 21b*

Poprawki do załączników II i VI mogą być wprowadzane przy zastosowaniu procedury ustanowionej w art. 21 ust. 2.”;

15) artykuł 23 otrzymuje następujące brzmienie:

*„Artykuł 23*

1. Zasada pierwszeństwa w przyjmowaniu TSI powinna być następująca, nie naruszając porządku przyjmowania mandatów przewidzianych w art. 6 ust. 1:

- a) pierwsza grupa TSI obejmuje nadzór/prowadzenie pociągu i sygnalizację; aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych; prowadzenie operacji i zarządzanie ruchem (włączając w to kwalifikacje pracowników do wykonywania usług międzygranicznych przy zachowaniu kryteriów zdefiniowanych w załączniku II i III); wagony towarowe; problemy związane z hałasem powodowanym przez tabor kolejowy oraz infrastrukturę. W odniesieniu do taboru kolejowego, ten który jest przeznaczony do ruchu międzynarodowego będzie objęty TSI w pierwszej kolejności;
- b) następujące aspekty zostają także przedyskutowane w ramach możliwości Komisji i Agencji: aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich, utrzymanie, zwłaszcza odnośnie do bezpieczeństwa, przewozy pasażerskie, jednostki trakcyjne i lokomotywy, infrastruktura, energia i zanieczyszczenie powietrza. Odnośnie do

taboru kolejowego, ten, który jest przeznaczony do ruchu międzynarodowego, będzie objęty TSI w pierwszej kolejności.

- c) na wnioszek Komisji, Państwa Członkowskiego lub Agencji, Komitet może podjąć decyzję, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2, o opracowaniu TSI dla dodatkowego zakresu na tyle, na ile będzie to dotyczyć podsystemu omówionego w załączniku II.

2. Komisja, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2, opracuje plan prac przestrzegając zasady pierwszeństwa, o której mowa w ust. 1, i plan innych zadań powierzonych jej niniejszą dyrektywą.

TSI wymienione w pierwszym planie prac, o którym mowa w ust. 1 lit. a) zostaną opracowane nie później niż do 20 kwietnia 2004 roku.

3. Plan prac będzie się składać z następujących etapów:

- a) opracowanie, na bazie projektu przygotowanego przez Agencję, architektury systemu kolei konwencjonalnej, na podstawie listy podsystemów (Załącznik II), w celu zagwarantowania spójności między poszczególnymi TSI. Architektura ta musi zawierać w szczególności różne składniki tego systemu i ich interfejsy oraz działać jako baza odniesienia dla określenia zakresu stosowania każdej TSI;
- b) przyjęcie modelowej struktury do opracowania TSI;
- c) przyjęcie metody analizy kosztów i korzyści w odniesieniu do rozwiązań proponowanych w TSI;
- d) przyjęcie mandatów niezbędnych do opracowania TSI;
- e) przyjęcie podstawowych parametrów dla poszczególnych TSI;
- f) przyjęcie projektów programów dotyczących normalizacji;
- g) zarządzanie okresem przejściowym między datą wejścia w życie dyrektywy 2004/50/UE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/48/UE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/EC Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (\*) a datą publikacji TSI, w tym przyjęcie systemu odniesienia, o którym mowa w art. 25;

(\*) Dz.U L 164 z 30.4.2004, str. 114.”;

16) artykuł 24 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Kopie tych rejestrów powinny być przekazane Państwom Członkowskim, których dotyczą oraz Agencji i powinny być dostępne w celu pobierania informacji przez zainteresowane strony, włączając w to przynajmniej profesjonalne podmioty sektora.”;

Artykuł 3

Komisja dołoży wszelkich starań, aby zapewnić, że stosowanie postanowień niniejszej dyrektywy zachowa, tak daleko, jak to możliwe, efekty pracy nad TSI już powierzonej w ramach dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE, oraz aby zapewnić, że dla projektów, będących w zaawansowanym stadium realizacji w chwili wejścia niniejszej dyrektywy nie będzie to miało wpływu.

17) artykuł 25 ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1. Agencja opracuje, zgodnie z art. 3 i 12 rozporządzenia WE nr 881/2004, na podstawie informacji przekazanych przez Państwa Członkowskie zgodnie z art. 16 ust. 3, dokumentów technicznych i tekstów stosownych porozumień międzynarodowych, projekt systemu odniesienia przepisów technicznych zapewniających aktualny stopień interoperacyjności linii i taboru kolejowego, które zostaną objęte zakresem niniejszej dyrektywy, stosownie do art. 1 ust. 3. Komisja, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2, oceni ten projekt i podejmie decyzję czy może on tworzyć system odniesienia na czas przyjmowania TSI.”;

Artykuł 4

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, potrzebne dla uzyskania zgodności z niniejszą dyrektywą nie później niż do dnia 30 kwietnia 2006 r. <sup>(1)</sup>. Fakt ten zgłaszają niezwłocznie Komisji.

18) załącznik I otrzymuje brzmienie jak w załączniku III do niniejszej dyrektywy;

Środki przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienia do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia ustana wiane są przez Państwa Członkowskie.

19) w załączniku III dodaje się ppkt 2.4.4 w brzmieniu:

„2.4.4. Urządzenia nadzoru

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

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

20) W pkt 2 załącznika VII dodaje się akapit w brzmieniu:

„W szczególności, podmiot i personel odpowiedzialny za przeprowadzanie badań musi być funkcjonalnie niezależny od władz wyznaczonych do wydawania autoryzacji na oddawanie do eksploatacji w ramach niniejszej dyrektywy, licencji w ramach dyrektywy Rady 95/18/UE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym <sup>(\*)</sup> i wydawania certyfikatów bezpieczeństwa w ramach dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei, jak też od podmiotów właściwych do badań w razie wypadków.

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 29 kwietnia 2004 r.

<sup>(\*)</sup> Dz.U L 143, 27.6.1995, str. 70 Dyrektywa zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/13/WE (Dz. U L 75 z 15.3.2001, str. 26);”;

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. McDOWELL

Przewodniczący

21) skreśla się załącznik VIII.

<sup>(1)</sup> 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

## ZALĄCZNIK I

## „ZALĄCZNIK I

## TRANSEUROPEJSKI SYSTEM KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI

## 1. INFRASTRUKTURA

Infrastruktura transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości to infrastruktura linii transeuropejskiej sieci transportowej ustalonej w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1692/96/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (\*) lub zawarta w aktualizacjach do tejże decyzji dokonanych w wyniku przeglądu przewidzianego w art. 21 tej decyzji.

Linie kolei dużych prędkości obejmują:

- specjalne wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h,
- specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h,
- specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem uwarunkowań związanych z topografią, rzeźbą terenu i urbanistycznych, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do każdego przypadku.

Infrastruktura obejmuje systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji: teleinformatyczne urządzenia techniczne przeznaczone dla obsługi pasażerów na tych liniach, służące zagwarantowaniu bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci i efektywnego zarządzania ruchem.

## 2. TABOR KOLEJOWY

Tabor kolejowy, o którym mowa w niniejszej dyrektywie obejmuje pociągi zaprojektowane do poruszania się:

- albo z prędkością co najmniej 250 km/h na liniach specjalnie wybudowanych dla dużych prędkości, a umożliwiającym przejazd z prędkością przekraczającą 300 km/h w odpowiednich okolicznościach,
- lub z prędkością rzędu 200 km/h, na liniach z rozdziału 1(PST: tj. na wszystkich liniach kolei dużych prędkości), gdzie jest to zgodne z poziomem parametrów tych linii.

## 3. ZGODNOŚĆ TRANSEUROPEJSKIEGO SYSTEMU KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI

Jakość usług kolejowych w Europie zależy, między innymi, od doskonałej zgodności charakterystyk infrastruktury (w najszerszym ujęciu, tj. nieruchomości wszystkich podsystemów, których to dotyczy) i charakterystyk taboru kolejowego (łącznie ze pokładowymi elementami wszystkich podsystemów, których to dotyczy). Poziom osiągnięć, bezpieczeństwo, jakość usług i koszty zależą od tej zgodności.

---

(\*) Dz.U L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja zmieniona decyzją 1346/2001/EC (Dz. U L 185 z 6.7.2001, str. 1)."

## ZAŁĄCZNIK II

## „ZALACZNIK II

## PODSYSTEMY

**1. LISTA PODSYSTEMÓW**

Do celów niniejszej dyrektywy, system stanowiący transeuropejski system kolei dużych prędkości można podzielić na następujące podsystemy:

- a) albo w obszarach strukturalnych:
  - infrastruktura,
  - energia,
  - nadzór i prowadzenie pociągu oraz sygnalizacja,
  - wykonywanie przewozów i zarządzanie ruchem,
  - tabor kolejowy,
- b) lub w obszarach operacyjnych:
  - utrzymanie,
  - aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych.

**2. OBSZARY DO OBJĘCIA**

Lista aspektów dotyczących interoperacyjności dla każdego podsystemu jest wskazywana w mandatach udzielonych Agencji na opracowanie TSI.

Stosownie do art. 6(1), mandaty te powinny być ustanawiane zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2.

W razie konieczności, lista aspektów dotyczących interoperacyjności wskazana w pełnomocnictwach jest określana przez Agencję zgodnie z postanowieniami art. 5 ust. 3 lit. c).”

---



## ZAŁĄCZNIK III

## „ZAŁĄCZNIK I

## TRANS-EUROPEJSKI SYSTEM KOLEI KONWENCJONALNEJ

## 1. INFRASTRUKTURA

Infrastruktura trans-europejskiego systemu kolei konwencjonalnej to infrastruktura na liniach trans-europejskiej sieci transportowej ustalonej w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (\*) lub wymienionych w jakiegokolwiek zmianie do tej decyzji będącej rezultatem przeglądu przewidzianego w art. 21 tej decyzji.

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

- linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego,
- linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego),
- linie specjalnie wybudowane lub zmodernizowane dla usług przewozów towarowych,
- duże centra obsługi pasażerów,
- duże centra obsługi towarów, łącznie z terminalami intermodalnymi,
- linie łączące powyższe elementy.

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

## 2. Tabor kolejowy

Tabor kolejowy będzie obejmował cały park pojazdów, co do których jest możliwe iż będą poruszać się na całej lub na części transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnej, w tym:

- pociągi termalne lub elektryczne z własnym napędem,
- termalne lub elektryczne jednostki trakcyjne,
- wagony pasażerskie,
- wagony towarowe, w tym tabor przeznaczony do przewozu samochodów ciężarowych.

Ruchome konstrukcje infrastruktury kolejowej i sprzęt dla utrzymania wchodzi w skład taboru kolejowego, lecz nie są stanowią one pierwszego priorytetu.

Każda z powyższych kategorii jest podzielona na:

- tabor kolejowy do użytku międzynarodowego,
- tabor kolejowy do użytku krajowego.

### 3. ZGODNOŚĆ TRANS-EUROPEJSKIEGO SYTEMU KOLEI KONWENCJONALNEJ

Jakość usług kolejowych w Europie zależy, między innymi, od doskonałej zgodności charakterystyk infrastruktury (w najszerszym ujęciu, tj. nieruchomości wszystkich podsystemów, których to dotyczy) i charakterystyk taboru kolejowego (łącznie z pokładowymi elementami wszystkich podsystemów, których to dotyczy). Poziom osiągnięć, bezpieczeństwo, jakość usług i koszty zależą od tej zgodności.

### 4. ROZSZERZENIE ZAKRESU

#### 1. Podkategorie linii i taboru kolejowego

W celu zapewnienia interoperacyjności w sposób efektywny kosztowo będą opracowane dalsze podkategorie dla wszystkich kategorii linii i taboru kolejowego wspomnianych w tym Załączniku. Jeśli to konieczne, specyfikacje funkcjonalne i techniczne, wspomniane w art. 5 ust. 3, mogą różnić się w zależności od podkategorii.

#### 2. Uzasadnienia kosztów

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

- koszt proponowanych środków,
- obniżenie kosztów kapitałowych i opłat dzięki efektowi skali i lepszemu wykorzystaniu taboru kolejowego,
- obniżenie kosztów inwestycji i utrzymania/eksploatacji dzięki wzrostowi konkurencji pomiędzy producentami a firmami prowadzącymi utrzymanie,
- korzyści dla środowiska naturalnego wynikające z technicznych udoskonaleń systemu kolejowego,
- poprawę bezpieczeństwa eksploatacji.

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

---

(\*) Dz.U L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja zmieniona decyzją 1346/2001/WE (Dz. U L 185 z 6.7.2001, str. 1.)”