

# KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 9 listopada 2007 r.

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

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 5357)

(2007/756/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dopuszczając do eksploatacji tabor kolejowy, państwa członkowskie są zobowiązane zapewnić przydzielenie każdemu pojazdowi kolejowemu własnego kodu identyfikacyjnego. Kod ten należy następnie wprowadzić do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (zwanego dalej „NVR”). Rejestr ten musi być dostępny do wglądu dla uprawnionych przedstawicieli właściwych organów i zainteresowanych stron. Poszczególne rejestry krajowe muszą być spójne pod względem zawartości danych i ich formatu. Z tego powodu rejestry muszą być ustanowione na podstawie wspólnych specyfikacji operacyjnych i technicznych.
- (2) Wspólne specyfikacje dla NVR należy przyjąć na podstawie wstępnych specyfikacji przygotowanych przez Europejską Agencję Kolejową (zwaną dalej „Agencją”). Powyższe wstępne specyfikacje powinny w szczególności uwzględniać określenie: treści, architektury funkcjonalnej i technicznej, formatu danych i trybów funkcjonowania, w tym zasad wprowadzania danych i dostępu.
- (3) Niniejsza decyzja została opracowana na podstawie zalecenia Agencji nr ERA/REC/INT/01-2006 z dnia 28 lipca 2006 r.

NVR danego państwa członkowskiego powinien obejmować wszystkie pojazdy kolejowe dopuszczone do

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

- (4) Do celów rejestracji pojazdu kolejowego, potwierdzenia rejestracji, zmiany (zmian) danych rejestracyjnych i potwierdzenia zmiany (zmian) służy standardowy formularz wniosku o rejestrację.
- (5) Każde państwo członkowskie powinno utworzyć komputerowy NVR. Wszystkie NVR powinny zostać podłączone do centralnego wirtualnego rejestru pojazdów kolejowych (zwanego dalej „VVR”), zarządzanego przez Agencję, w celu utworzenia rejestru dokumentacji dotyczącej interoperacyjności, określonego w art. 19 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(3)</sup>. VVR powinien umożliwiać użytkownikom przeszukiwanie wszystkich NVR-ów za pomocą jednego portalu oraz umożliwiać wymianę danych pomiędzy krajowymi NVR. Jednakże ze względów technicznych połączenie z VVR nie może być udostępnione od razu. Z tego względu od państw członkowskich powinno się jedynie wymagać podłączenia swoich NVR do centralnego VVR dopiero po wykazaniu skutecznego funkcjonowania VVR. W tym celu Agencja przeprowadzi odpowiedni projekt pilotażowy.
- (6) Zgodnie z pkt 8 protokołu posiedzenia nr 40 komitetu regulacyjnego ustanowionego na podstawie art. 21 dyrektywy 2001/16/WE wszystkie istniejące pojazdy kolejowe powinny być zarejestrowane w NVR tego państwa członkowskiego, w którym zostały wcześniej zarejestrowane. Przy transferze danych należy uwzględnić odpowiedni okres przejściowy i dostępność danych.
- (7) Zgodnie z art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 96/48/WE i art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 2001/16/WE prowadzeniem i aktualizacją NVR powinien zajmować się organ niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego. Państwa członkowskie zobowiązane są do poinformowania Komisji i pozostałych państw członkowskich o tym, jaki organ został wyznaczony do tego celu, między innymi w celu ułatwienia wymiany informacji pomiędzy tymi organami.

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

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

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1.

- (8) Niektóre państwa członkowskie posiadają rozległą sieć kolejową o rozstawie torów 1 520 mm, obsługującą tabor wspólny dla krajów Wspólnoty Niepodległych Państw (WNP). Spowodowało to powstanie wspólnego systemu rejestracji, który jest istotnym składnikiem interoperacyjności i bezpieczeństwa sieci o rozstawie torów 1 520 mm. Należy wziąć pod uwagę istnienie tej specyficznej sytuacji i ustalić odpowiednie zasady, które pozwolą na uniknięcie niezgodności pomiędzy wymaganiami UE i wymaganiami WNP dotyczącymi tego samego pojazdu.
- (9) Do celów rejestracji w NVR stosuje się zasady numeracji pojazdów kolejowych określone w załączniku P do specyfikacji technicznej dla interoperacyjności (TSI) w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy”. Agencja opracuje wytyczne dotyczące ujednoliconego stosowania ww. zasad.
- (10) Środki określone w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 21 dyrektywy 96/48/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

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

#### Artykuł 2

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

#### Artykuł 3

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

#### Artykuł 4

1. Zgodnie z art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 96/48/WE i art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 2001/16/WE państwa człon-

kowskie zobowiązują się do wyznaczenia krajowego organu odpowiedzialnego za prowadzenie i aktualizację krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Powyższą funkcję może spełniać krajowy organ ds. bezpieczeństwa danego państwa członkowskiego. Państwa członkowskie zapewniają współpracę pomiędzy tymi organami oraz wymianę informacji między nimi w celu zapewnienia szybkiego przepływu informacji o zmianach danych.

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

#### Artykuł 5

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

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

#### Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 9 listopada 2007 r.

W imieniu Komisji  
Jacques BARROT  
Wiceprzewodniczący

## ZAŁĄCZNIK

## 1. DANE

W tabeli poniżej przedstawiono proponowany format danych dla NVR.

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

Dopuszcza się również uwzględnienie dodatkowego pola lub pól komentarza, np. dotyczącego identyfikacji pojazdów będących przedmiotem dochodzenia (patrz: pkt 3.4).

1.	Numer EVN	Obowiązkowe
Treść	Numeryczny kod identyfikacyjny określony w załączniku P do specyfikacji technicznej dla interoperacyjności (TSI) w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” (zwanej dalej „OPE TSI”) (1)	
Format	1.1. Numer	12 cyfr (*)
	1.2. Poprzedni numer (stosuje się w przypadku, gdy pojazd otrzymuje kolejny numer)	12 cyfr (*)
2.	Państwo członkowskie i krajowy organ ds. bezpieczeństwa (NSA)	Obowiązkowe
Treść	Określenie państwa członkowskiego i NSA, gdzie pojazd został dopuszczony do eksploatacji. Dla pojazdów pochodzących z krajów trzecich – państwo członkowskie, gdzie pojazd został dopuszczony do eksploatacji	
Format	2.1. Kod numeryczny państwa członkowskiego, określony w załączniku P do OPE TSI	Kod 2-cyfrowy
	2.2. Nazwa NSA	Tekst
3.	Rok produkcji	Obowiązkowe
Treść	Rok, w którym pojazd opuścił zakład produkcyjny	
Format	3. Rok produkcji	RRRR
4.	Deklaracja weryfikacji WE	Obowiązkowe
Treść	Identyfikacja deklaracji weryfikacji WE i jednostki wydającej deklarację (strony zawierającej umowę)	
Format	4.1. Data wydania deklaracji	Data
	4.2. Identyfikacja WE	Tekst
	4.3. Nazwa jednostki wydającej deklarację (strony zawierającej)	Tekst
	4.4. Numer w rejestrze handlowym	Tekst
	4.5. Adres organizacji, ulica i numer	Tekst
	4.6. Miejscowość	Tekst
	4.7. Kod kraju	ISO
	4.8. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny

(1) Dnia 11 sierpnia 2006 r. Komisja przyjęła decyzję 2006/920/WE w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (notyfikowana dnia 14 sierpnia 2006 r.). Odpowiadająca tej decyzji specyfikacja dla systemu kolei dużych prędkości wykorzystuje ten sam system numeracji i zostanie przyjęta w 2007 r.

(\*) Zgodnie z art. 5 ust. 1 niniejszej decyzji ośmiocyfrowy system numeracji Rady Transportu Kolejowego Wspólnoty Niepodległych Państw może być również stosowany.

5.	Identyfikacja rejestru taboru kolejowego	Obowiązkowe
Treść	Identyfikacja jednostki odpowiedzialnej za rejestr taboru kolejowego <sup>(1)</sup>	
Format	5.1. Jednostka odpowiedzialna za rejestr	Tekst
	5.2. Adres jednostki, ulica i numer	Tekst
	5.3. Miejscowość	Tekst
	5.4. Kod kraju	ISO
	5.5. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
	5.6. Adres e-mail	E-mail
	5.7. Kod umożliwiający uzyskanie odpowiednich danych technicznych z rejestru taboru kolejowego	Kod alfanumeryczny
6.	Ograniczenia	Obowiązkowe
Treść	Ograniczenia w użytkowaniu pojazdu	
Format	6.1. Ograniczenia kodowane (patrz: dodatek 1)	Kod
	6.2. Ograniczenia niekodowane	Tekst
7.	Właściciel	Nieobowiązkowe
Treść	Określenie właściciela pojazdu	
Format	7.1. Nazwa organizacji	Tekst
	7.2. Numer w rejestrze handlowym	Tekst
	7.3. Adres organizacji, ulica i numer	Tekst
	7.4. Miejscowość	Tekst
	7.5. Kod kraju	ISO
	7.6. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
8.	Posiadacz	Obowiązkowe
Treść	Określenie posiadacza pojazdu	
Format	8.1. Nazwa organizacji	Tekst
	8.2. Numer w rejestrze handlowym	Tekst
	8.3. Adres organizacji, ulica i numer	Tekst
	8.4. Miejscowość	Tekst
	8.5. Kod kraju	ISO
	8.6. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
	8.7. VKM – nieobowiązkowe	Kod alfanumeryczny

<sup>(1)</sup> Rejestry określone w art. 22 lit. a) dyrektywy 96/48/WE i art. 24 dyrektywy 2001/16/WE.

9.	Jednostka odpowiedzialna za utrzymanie	Obowiązkowe
Treść	Określenie jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie <sup>(1)</sup>	
Format	9.1. Jednostka odpowiedzialna za utrzymanie	Tekst
	9.2. Adres jednostki, ulica i numer	Tekst
	9.3. Miejscowość	Tekst
	9.4. Kod kraju	ISO
	9.5. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
	9.6. Adres e-mail	E-mail
10.	Wycofanie z eksploatacji	Obowiązkowe, jeżeli ma zastosowanie
Treść	Data oficjalnego złomowania i/lub innego sposobu likwidacji pojazdu oraz kod trybu wycofania z eksploatacji.	
Format	10.1. Tryb wycofania z eksploatacji (patrz: dodatek 3)	Kod 2-cyfrowy
	10.2. Data wycofania z eksploatacji	Data
11.	Państwa członkowskie, w których pojazd jest dopuszczony do eksploatacji	Obowiązkowe
Treść	Wykaz państw członkowskich, w których pojazd jest dopuszczony do eksploatacji.	
Format	11. Kod numeryczny państwa członkowskiego określony w załączniku P.4 do OPE TSI	Wykaz
12.	Numer świadectwa dopuszczenia do eksploatacji	Obowiązkowe
Treść	Ujednolicony numer świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, nadawany przez NSA	
Format	12. Numer świadectwa dopuszczenia do eksploatacji	Kod alfanumeryczny oparty na EIN (patrz: dodatek 2)
13.	Dopuszczenie do eksploatacji	Obowiązkowe
Treść	Data wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji <sup>(2)</sup> pojazdu i okres ważności świadectwa	
Format	13.1. Data wydania świadectwa	Data (RRRRMMDD)
	13.2. Okres ważności świadectwa do dnia	Data (włącznie)
	13.3. Zawieszenie dopuszczenia do eksploatacji	Tak/Nie

## 2. ARCHITEKTURA

### 2.1. Powiązania z innymi rejestrami

W wyniku nowych regulacji UE powstaje kilka różnych rejestrów. W tabeli poniżej zestawiono rejestry i bazy danych, które mogą być powiązane z NVR po ich utworzeniu.

<sup>(1)</sup> Funkcję tej jednostki może pełnić przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące pojazd, jego podwykonawca lub posiadacz.

<sup>(2)</sup> Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji wydane zgodnie z art. 14 dyrektywy 96/48/WE lub dyrektywy 2001/16/WE.

Rejestr lub baza danych	Jednostka odpowiedzialna	Inne jednostki z prawem dostępu
NVR (dyrektywy w sprawie interoperacyjności)	RE <sup>(1)</sup> /NSA	Inne NSA/RE/RU/IM/IB/RB/Posiadacz/ Właściciel/ERA/OTIF
RRS (dyrektywy w sprawie interoperacyjności)	Do decyzji państw członkowskich	RU/IM/NSA/ERA/OTIF/Posiadacz/ Warsztaty naprawcze
RSRD (TAF TSI & SEDP)	Posiadacz	RU/IM/NSA/ERA/Posiadacz/Warsztaty naprawcze
WIMO (TAF TSI & SEDP)	Decyzja nie została jeszcze podjęta	RU/IM/NSA/ERA/Posiadacz/Warsztaty naprawcze/Użytkownik
Rejestr taboru kolejowego <sup>(2)</sup> (Konwencja Kapsztadzka)	Urząd prowadzący rejestr	Ogólnie dostępny
Rejestr OTIF (COTIF 99 – ATMF)	OTIF	Właściwe organy/RU/IM/IB/RB/Posia- dacz/Właściciel/ERA/OTIF Sec.

Nie jest możliwe wstrzymanie wdrożenia NVR do czasu utworzenia wszystkich rejestrów. Z tego względu specyfikacja NVR musi umożliwić późniejszą współpracę z pozostałymi rejestrami. W tym celu:

- RRS (rejestr taboru kolejowego): NVR zawiera odnośnik do tego rejestru poprzez identyfikację jednostki odpowiedzialnej za RRS. Kluczem do powiązania obu rejestrów jest punkt nr 5.7,
- RSRD: w skład tego rejestru wchodzi niektóre „administracyjne” dane z NVR. Specyfikacja w ramach TAF TSI SEDP będzie uwzględniać specyfikację NVR,
- WIMO: w skład tego rejestru wchodzi dane z RSRD oraz dane dotyczące utrzymania. Nie przewiduje się powiązania z NVR,
- VKMR: rejestr oznaczeń posiadaczy powinien być prowadzony we współpracy przez ERA i OTIF (ERA dla UE i OTIF dla wszystkich państw członkowskich OTIF spoza UE). Posiadacz jest zarejestrowany w NVR. W TSI OPE określone są inne globalne rejestry centralne (np. kody typów pojazdu, kody interoperacyjności, kody krajów itp.), które powinny być zarządzane przez „organ centralny” powstały w wyniku współpracy pomiędzy ERA i OTIF,
- rejestr taboru kolejowego (konwencja kapsztadzka): rejestr informacji finansowych związanych ze sprzętem ruchomym. Rejestr ten może powstać w wyniku prac konferencji dyplomatycznej, organizowanej w lutym 2007 r. Istnieje możliwość powiązania, ponieważ rejestr UNIDROIT wymaga informacji dotyczących numeru i właściciela pojazdu. Kluczem do powiązania obu rejestrów będzie numer EVN,
- rejestr OTIF: rejestr OTIF będzie określony z uwzględnieniem niniejszej decyzji oraz innych rejestrów UE.

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

## 2.2. Globalna europejska architektura NVR

Rejestry NVR będą wdrożone za pomocą rozwiązania zdecentralizowanego. Celem jest stworzenie wyszukiwarki udostępnionych danych, wykorzystującej wspólny program komputerowy, która umożliwi użytkownikom uzyskanie dostępu do danych ze wszystkich rejestrów lokalnych (LR) w państwach członkowskich.

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

<sup>(1)</sup> Jednostka rejestrująca (zwana dalej „RE”) to jednostka wyznaczona przez każde państwo członkowskie, zgodnie z art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 96/48/WE i art. 14 ust. 4 lit. b) dyrektywy 2001/16/WE, odpowiedzialna za prowadzenie i aktualizację NVR.

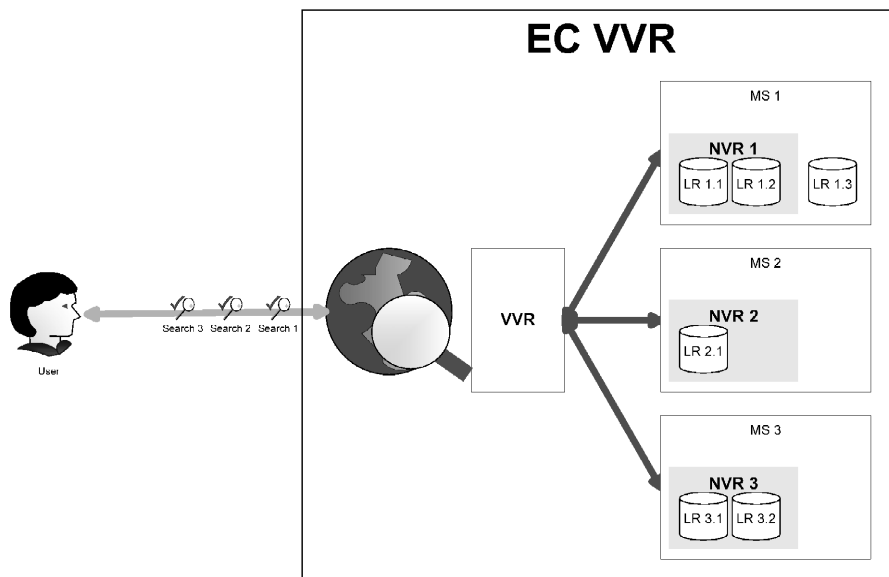
<sup>(2)</sup> Określony w projekcie protokołu kolejowego do konwencji o międzynarodowych interesach w zakresie sprzętu ruchomego, dotyczącego specyficznych dla taboru kolejowego kwestii.

Europejski centralny wirtualny rejestr pojazdów kolejowych (EC VVR) składa się z dwóch podsystemów:

- wirtualnego rejestru pojazdów kolejowych (VVR), czyli centralnej wyszukiwarki w ERA,
- krajowego(-ych) rejestru(-ów) pojazdów kolejowych (NVR), czyli rejestrów LR w państwach członkowskich.

Rysunek 1

**architektura EC-VVR**



Powyższa architektura oparta jest na dwóch uzupełniających się podsystemach, umożliwiających wyszukiwanie danych przechowywanych lokalnie we wszystkich państwach członkowskich, i składa się z następujących elementów:

- tworzenie skomputeryzowanych rejestrów na szczeblu krajowym i udostępnianie ich do celów wzajemnej konsultacji,
- zastępowanie rejestrów w formie papierowej zapisami komputerowymi. Umożliwi to państwu członkowskiemu zarządzanie i dzielenie się informacjami z innymi państwami członkowskimi,
- umożliwianie połączeń pomiędzy rejestrami NVR i VVR, z wykorzystaniem wspólnych standardów i terminologii.

Główne zasady rządzące architekturą są następujące:

- wszystkie NVR staną się częścią komputerowego systemu sieciowego,
- wszystkie państwa członkowskie będą miały dostęp do wspólnych danych w systemie,
- podwójna rejestracja danych i możliwe błędy z tym związane zostaną wyeliminowane wraz z uruchomieniem VVR,
- dane są aktualne.

Architektura zostanie wdrożona etapowo w następujący sposób:

- przyjęcie niniejszej decyzji,
- wdrożenie projektu pilotażowego przez Agencję, obejmującego stworzenie VVR z podłączeniem do co najmniej trzech NVR różnych państw członkowskich, w tym sprawne podłączenie do już istniejącego NVR za pomocą silnika translacyjnego,
- ocena projektu pilotażowego i, w razie konieczności, zmiana niniejszej decyzji,

- wydanie przez Agencję specyfikacji do stosowania przez państwa członkowskie przy podłączaniu swoich NVR do centralnego VVR,
- w ramach etapu końcowego, po ocenie projektu pilotażowego, oddzielną decyzją, podłączenie wszystkich krajowych NVR do centralnego VVR.

### 3. FUNKCJONOWANIE

#### 3.1. **Korzystanie z NVR**

NVR będzie wykorzystywany do następujących celów:

- Rejestracja dopuszczenia do eksploatacji
- Rejestracja numerów EVN przydzielanych pojazdom,
- Wyszukiwanie skróconej informacji o danym pojeździe na skalę europejską,
- Sprawdzanie kwestii prawnych, takich jak zobowiązania i informacje prawne,
- Informacje do celów kontrolnych, związanych głównie z bezpieczeństwem i utrzymaniem,
- Umożliwienie kontaktu pomiędzy właścicielem a posiadaczem,
- Weryfikacja niektórych wymagań dotyczących bezpieczeństwa przed wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa,
- Sprawdzenie konkretnego pojazdu.

#### 3.2. **Formularze wniosków**

##### 3.2.1. **Wniosek o rejestrację**

Odpowiedni formularz stanowi dodatek 4.

Jednostka ubiegająca się o rejestrację pojazdu powinna zaznaczyć okienko odpowiadające „Nowej rejestracji”, wypełnić pierwszą część formularza, podając wszystkie niezbędne dane od pkt 2 do pkt 9 i w pkt 11, a następnie skierować formularz do:

- jednostki rejestrującej państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być zarejestrowany,
- jednostki rejestrującej państwa członkowskiego, w którym pojazd będzie eksploatowany, dla pojazdów z krajów trzecich.

##### 3.2.2. **Rejestracja pojazdu i nadanie numeru EVN (europejski numer pojazdu)**

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

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

Jednostka rejestrująca dołoży wszelkich starań, aby zapewnić poprawność danych wprowadzanych do NVR. W tym celu jednostka rejestrująca może zasięgnąć informacji u innych RE, w szczególności w przypadku, kiedy jednostka ubiegająca się o rejestrację w danym państwie członkowskim nie ma siedziby w tym państwie.

##### 3.2.3. **Zmiana danych rejestracyjnych**

Jednostka składająca wniosek o zmianę jednej lub więcej danych rejestracyjnych pojazdu powinna:

- zaznaczyć okienko odpowiadające „Zmianie danych”,
- wpisać aktualny nr pojazdu (pkt nr 0),



- zaznaczyć okienka przy tych danych, których dotyczy zmiana,
- wskazać nowe brzmienie zmienionych danych i skierować formularz do RE każdego państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany.

W niektórych przypadkach standardowy formularz może okazać się niewystarczający. Z tego względu, w razie konieczności, jednostka rejestrująca może zastosować dodatkowe dokumenty, w formie papierowej lub elektronicznej.

W przypadku zmiany posiadacza aktualnie zarejestrowany posiadacz ma obowiązek powiadomić jednostkę rejestrującą, a jednostka rejestrująca ma obowiązek powiadomić nowego posiadacza o zmianie rejestracji. Poprzedni posiadacz zostanie usunięty z NVR i zwolniony z odpowiedzialności dopiero wówczas, kiedy nowy posiadacz zaakceptuje status posiadacza.

W przypadku zmiany właściciela aktualnie zarejestrowany właściciel ma obowiązek powiadomić jednostkę rejestrującą o tym fakcie. Poprzedni właściciel zostanie wtedy usunięty z NVR. Nowy właściciel może zażądać udostępnienia swoich danych w NVR.

Po zarejestrowaniu zmian krajowy organ ds. bezpieczeństwa może nadać nowy numer świadectwa dopuszczenia do eksploatacji oraz, w niektórych przypadkach, nowy numer EVN.

#### 3.2.4. **Wycofanie z rejestru**

Jednostka składająca wniosek o wycofanie z rejestru powinna zaznaczyć okienko odpowiadające „Wycofaniu z eksploatacji”, wypełnić pkt 10 i następnie skierować formularz do jednostek rejestrujących we wszystkich państwach członkowskich, w których dany pojazd jest zarejestrowany.

Jednostka rejestrująca dokonuje wycofania z rejestru poprzez wpisanie daty wycofania i powiadomienie jednostki wnioskującej o wycofaniu z eksploatacji.

#### 3.2.5. **Pojazd dopuszczony do eksploatacji w kilku państwach członkowskich**

W przypadku kiedy pojazd dopuszczony do eksploatacji i zarejestrowany w jednym państwie członkowskim zostaje dopuszczony do eksploatacji w innym państwie członkowskim, pojazd ten podlega rejestracji w NVR tego drugiego państwa członkowskiego. Jednakże w tym przypadku wymagana jest tylko rejestracja danych w pkt 1, 2, 6, 11, 12 i 13, ponieważ dane te dotyczą wyłącznie tego ostatniego państwa członkowskiego.

Do czasu pełnego uruchomienia VVR i jego powiązań ze wszystkimi NVR zainteresowane jednostki rejestrujące zobowiązane są do wymiany informacji w celu zapewnienia spójności danych dotyczących danego pojazdu.

Wagony towarowe i pasażerskie należy rejestrować tylko w NVR tego państwa członkowskiego, na terenie którego zostały po raz pierwszy oddane do eksploatacji.

#### 3.3. **Prawa dostępu**

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

Kod dostępu	Typ dostępu
0	Brak dostępu
1	Ograniczony dostęp (ograniczenia w kolumnie „Prawo dostępu”)
2	Nieograniczony dostęp
3	Ograniczony dostęp i aktualizacja
4	Nieograniczony dostęp i aktualizacja

Każda jednostka rejestrująca posiada pełne uprawnienia do dostępu i aktualizacji danych tylko w zakresie swojej własnej bazy danych. Z tej przyczyny jednostkom rejestrującym przypisano kod dostępu 3.

Jednostka	Definicja	Prawo dostępu	Prawo do aktualizacji	Punkt nr 7	Wszystkie pozostałe punkty
RE/NSA „XX”	Jednostka rejestrująca/NSA w państwie członkowskim „XX”	Wszystkie dane	Wszystkie dane	4	4
Inne NSA/RE	Inne organy NSA i/lub inne jednostki rejestrujące	Wszystkie dane	Brak	2	2
ERA	Europejska Agencja Kolejowa	Wszystkie dane	Brak	2	2
Posiadacze	Posiadacz pojazdu	Wszystkie dane pojazdów, których jest posiadaczem	Brak	1	1
Zarządzający flotą pojazdów	Zarządzający pojazdami z ramienia posiadacza	Pojazdy, którymi zarządza z ramienia posiadacza	Brak	1	1
Właściciele	Właściciel pojazdu	Wszystkie dane pojazdów, których jest właścicielem	Brak	1	1
RU	Przedsiębiorstwo kolejowe	Wszystkie dane na podstawie numeru pojazdu	Brak	0	1
IM	Zarządzający infrastrukturą	Wszystkie dane na podstawie numeru pojazdu	Brak	0	1
Organy IB i RB	Organy kontrolne i dokonujące audytu notyfikowane przez państwa członkowskie	Wszystkie dane pojazdów podlegających sprawdzeniu lub audytowi	Brak	2	2
Inni uprawnieni użytkownicy	Wszyscy doraźni użytkownicy uznani przez NSA lub ERA	Należy określić, czas dostępu może być ograniczony	Brak	0	1

### 3.4. Archiwa

Wszystkie dane muszą być przechowywane w NVR przez okres 10 lat od daty wycofania pojazdu z eksploatacji i wyrejestrowania. Co najmniej przez pierwsze trzy lata, dane muszą być dostępne w trybie on-line. Po upływie trzech lat, dane mogą być przechowywane w formie elektronicznej, papierowej lub archiwizowane w inny sposób. Jeżeli w ciągu 10-letniego okresu zostanie wszczęte dochodzenie dotyczące jednego lub więcej pojazdów, dane dotyczące takich pojazdów muszą być w razie konieczności przechowywane przez okres dłuższy niż 10 lat.

Wszystkie zmiany w NVR podlegają rejestracji. Zarządzanie archiwalnymi zmianami może być realizowane za pomocą funkcji technicznych IT.

## 4. ISTNIEJĄCE POJAZDY

### 4.1. Dane mające znaczenie

Uwzględniono każdy z 13 punktów w celu stwierdzenia, które z punktów są obowiązujące.

#### 4.1.1. Punkt nr 1 – Numer EVN (Dane obowiązkowe)

##### a) Pojazdy już oznakowane 12-cyfrowym kodem identyfikacyjnym

Kraje posiadające indywidualny kod kraju: dotychczasowe numery pojazdów pozostają niezmienione. Należy zarejestrować aktualny numer 12-cyfrowy bez żadnych zmian.

Kraje posiadające główny kod kraju i przyznany wcześniej kod szczegółowy:

- Niemcy, główny kod kraju 80 i kod szczegółowy 68 dla AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn),
- Szwajcaria, główny kod kraju 85 i kod szczegółowy 63 dla BLS (Bern–Lötschberg–Simplon Eisenbahn),
- Włochy, główny kod kraju 83 i kod szczegółowy 64 dla FNME (Ferrovie Nord Milano Esercizio),
- Węgry, główny kod kraju 55 i kod szczegółowy 43 dla GySEV/ROeEE (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság/Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn).

Pojazdy powinny zachować swoje dotychczasowe numery. Należy zarejestrować aktualny numer 12-cyfrowy bez żadnych zmian<sup>(1)</sup>.

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

b) *Pojazdy użytkowane w ruchu międzynarodowym nieposiadające 12-cyfrowego kodu identyfikacyjnego*

Zastosowanie ma dwuetapowa procedura:

- przyznanie w NVR 12-cyfrowego numeru (zgodnie z OPE TSI), określonego zgodnie z charakterystyką pojazdu. System IT powinien powiązać numer z rejestru z aktualnym numerem pojazdu,
- faktyczne naniesienie 12-cyfrowego numeru na powierzchnię pojazdu w terminie 6 lat.

c) *Pojazdy użytkowane w ruchu krajowym nieposiadające 12-cyfrowego kodu identyfikacyjnego*

Powyższą procedurę można dobrowolnie zastosować do pojazdów użytkowanych wyłącznie w ruchu krajowym.

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

Określenie „państwo członkowskie” musi zawsze odnosić się do tego państwa członkowskiego, w którym pojazd jest rejestrowany w jego NVR. Określenie „NSA” odnosi się do jednostki, która wydała świadectwo dopuszczenia pojazdu do eksploatacji.

4.1.3. **Punkt nr 3 – Rok produkcji**

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

4.1.4. **Punkt nr 4 – Deklaracja weryfikacji WE**

Z reguły odniesienie do deklaracji weryfikacji WE nie istnieje, z wyjątkiem niewielkiej liczby pojazdów taboru kolei dużych prędkości. Odnotować tylko, jeżeli dostępne są odpowiednie dane.

4.1.5. **Punkt nr 5 – Identyfikacja RRS**

Odnotować tylko, jeżeli dostępne są odpowiednie dane.

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

Odnotować tylko, jeżeli dostępne są odpowiednie dane.

4.1.7. **Punkt nr 7 – Właściciel**

Odnotować tylko, jeżeli dostępne są odpowiednie dane i/lub dane są wymagane.

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

Dane zazwyczaj dostępne i obowiązkowe.

<sup>(1)</sup> Jednakże wszelkie nowe pojazdy oddane do eksploatacji dla AAE, BLS, FNME oraz GySEV/ROeEE powinny otrzymać standardowy kod kraju.

**4.1.9. Punkt nr 9 – Jednostka odpowiedzialna za utrzymanie**

Dane obowiązkowe.

**4.1.10. Punkt nr 10 – Wycofanie z eksploatacji**

Ma zastosowanie przy wycofaniu z eksploatacji.

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

Z reguły wagony towarowe RIV, wagony osobowe RIC oraz pojazdy na mocy umów dwustronnych i wielostronnych są rejestrowane jako dopuszczone do eksploatacji. Należy odnotować, jeżeli dostępne są odpowiednie dane.

**4.1.12. Punkt nr 12 – Numer świadectwa dopuszczenia do eksploatacji**

Odnotować tylko, jeżeli dostępne są odpowiednie dane.

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

Jeżeli dokładna data dopuszczenia do eksploatacji nie jest znana, należy podać przybliżony rok dopuszczenia do eksploatacji.

**4.2. Procedura**

Jednostka poprzednio odpowiedzialna za rejestrację pojazdów powinna udostępnić wszelkie informacje na rzecz NSA lub RE kraju, w którym się znajduje.

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

Jeżeli istniejący pojazd został dopuszczony do eksploatacji w kilku państwach członkowskich, jednostka RE dokonująca rejestracji ma obowiązek przesłać odpowiednie dane do RE zainteresowanych państw członkowskich.

NSA lub RE przejmuje dane w swoim NVR.

NSA lub RE ma obowiązek poinformować wszystkie zainteresowane strony o zakończeniu procesu transferu danych. Należy poinformować co najmniej następujące jednostki:

— jednostka poprzednio odpowiedzialna za rejestrację pojazdów,

— posiadacz,

— ERA.

**4.3. Okres przejściowy****4.3.1. Udostępnienie danych rejestrowych na rzecz NSA**

Jednostka rejestrująca poprzednio odpowiedzialna za rejestrację pojazdów powinna udostępnić wszelkie niezbędne dane na mocy umowy zawartej pomiędzy tą jednostką a RE. Transfer danych powinien nastąpić najpóźniej w terminie 12 miesięcy od daty decyzji Komisji. W miarę możliwości należy korzystać z elektronicznego formatu danych.

**4.3.2. Pojazdy użytkowane w ruchu międzynarodowym**

RE każdego państwa członkowskiego powinna uwzględnić takie pojazdy w swoim NVR najpóźniej w terminie 2 lat od daty decyzji Komisji.

Patrz również: pkt 4.1.1.b)

**4.3.3. Pojazdy użytkowane w ruchu krajowym**

RE każdego państwa członkowskiego powinna uwzględnić takie pojazdy w swoim NVR najpóźniej w terminie 3 lat od daty decyzji Komisji.

## Dodatek 1

**KODY OGRANICZEŃ W UŻYTKOWANIU**

## 1. ZASADY

W NVR nie trzeba powtarzać tych ograniczeń (parametrów technicznych), które są już uwzględnione w innych rejestrach dostępnych dla NSA.

Akceptacja w ruchu transgranicznym opiera się na następujących parametrach:

- informacje zakodowane w numerze pojazdu,
- kod alfabetyczny,
- oznaczenie pojazdu.

Z tego względu informacji tych nie trzeba powtarzać w NVR.

## 2. STRUKTURA

Struktura kodu jest trzypoziomowa:

- poziom 1: kategoria ograniczenia
- poziom 2: typ ograniczenia
- poziom 3: wartość lub specyfikacja.

**Kody ograniczeń w użytkowaniu**

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

Kat.	Typ	Wartość	Nazwa
3			Ograniczenia dotyczące środowiska naturalnego
	1	Lista kodowana	Strefa klimatyczna EN50125/1999
		1	T1
		2	T2
		3	T3
4			Ograniczenia w użytkowaniu wymienione w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji
	1	—	Czasowe
	2	—	Eksploatacyjne (przebieg, zużycie itd.)

(\*) Jeżeli pojazd wyposażony jest w więcej niż jeden system B, należy wskazać oddzielny kod dla każdego systemu.

Kod numeryczny składa się z trzech znaków, przy czym:

— 1xx oznacza pojazd wyposażony w system sygnalizacyjny,

— 2xx oznacza pojazd wyposażony w radio,

— Xx odpowiada kodowaniu numerycznemu z załącznika B do TSI CCS (TSI „Sterowanie”).

## Dodatek 2

## STRUKTURA I TREŚĆ NUMERU EIN

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

Przykład:

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

## POLE 1 – KOD KRAJU (2 LITERY)

Stosuje się kody krajów oficjalnie publikowane i aktualizowane na europejskich stronach internetowych we Wspólnym przewodniku praktycznym *Interinstitutional style guide* (<http://publications.eu.int/code/en/en-5000600.htm>)

Państwo	Kod	Państwo	Kod	Państwo	Kod
Austria	AT	Węgry	HU	Polska	PL
Belgia	BE	Islandia	IS	Portugalia	PT
Bułgaria	BG	Irlandia	IE	Rumunia	RO
Cypr	CY	Włochy	IT	Słowacja	SK
Republika Czeska	CZ	Łotwa	LV	Słowenia	SI
Dania	DK	Liechtenstein	LI	Hiszpania	ES
Estonia	EE	Litwa	LT	Szwecja	SE
Finlandia	FI	Luksemburg	LU	Szwajcaria	CH
Francja	FR	Norwegia	NO	Zjednoczone Królestwo	UK
Niemcy	DE	Malta	MT		
Grecja	EL	Niderlandy	NL		

Kod dla międzynarodowych organów ds. bezpieczeństwa należy utworzyć w ten sam sposób. Obecnie jedynym istniejącym organem tego typu jest Organ ds. Bezpieczeństwa Tunelu pod Kanałem La Manche (*Channel Tunnel Safety Authority*), któremu przypisano następujący proponowany kod:

Międzynarodowy organ ds. bezpieczeństwa	Kod
Channel Tunnel Safety Authority	CT

## POLE 2 – RODZAJ DOKUMENTU (LICZBA DWUCYFROWA)

Dwie cyfry pozwalają na określenie rodzaju dokumentu:

- pierwsza cyfra określa ogólną klasyfikację dokumentu,
- druga cyfra określa podtyp dokumentu.

W razie konieczności zastosowania innych kodów, system numeracji może zostać rozszerzony. Poniżej przedstawiono proponowany wykaz znanych, możliwych kombinacji dwucyfrowych liczb, rozszerzony o propozycję dopuszczenia do eksploatacji pojazdów:

Kombinacja w polu 2	Rodzaj dokumentu	Podtyp dokumentu
[0 1]	Koncesje	Koncesje dla RU
[0 x]	Koncesje	Inne
[1 1]	Certyfikat bezpieczeństwa	Część A
[1 2]	Certyfikat bezpieczeństwa	Część B
[1 x]	Certyfikat bezpieczeństwa	Inne
[2 1]	Autoryzacja bezpieczeństwa	Część A
[2 2]	Autoryzacja bezpieczeństwa	Część B
[2 x]	Autoryzacja bezpieczeństwa	Inne
[3 x]	Rezerwa, np. dla utrzymania taboru kolejowego, infrastruktury lub innych	
[4 x]	Rezerwa dla jednostek notyfikowanych	Np. różne rodzaje jednostek notyfikowanych
[5 1] i [5 5] (*)	Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji	Tabor trakcyjny
[5 2] i [5 6] (*)	Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji	Ciągnione (holowane) pojazdy pasażerskie
[5 3] i [5 7] (*)	Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji	Wagony towarowe
[5 4] i [5 8] (*)	Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji	Pojazdy specjalne
[6 x] ... [9 x]	Rezerwa (4 rodzaje dokumentów)	Rezerwa (10 podtypów dla każdego rodzaju)

(\*) Jeżeli 4 cyfry przewidziane dla pola 4 „Numer kolejny” zostaną w pełni wykorzystane w ciągu jednego roku, pierwsze dwie cyfry pola 2 zostaną odpowiednio zmienione z:

- [5 1] na [5 5] dla taboru trakcyjnego,
- [5 2] na [5 6] dla ciągnionych pojazdów pasażerskich,
- [5 3] na [5 7] dla wagonów towarowych,
- [5 4] na [5 8] dla pojazdów specjalnych.

#### POLE 3 – ROK WYDANIA (LICZBA CZTEROCYFROWA)

Pole to wskazuje rok wydania świadectwa (w formacie rrrr, czyli czterocyfrowym).

#### POLE 4 – NUMER KOLEJNY (NUMERACJA)

Numer kolejny zmienia się o jeden z wydaniem każdego dokumentu, niezależnie od tego, czy jest to nowe świadectwo, przedłużenie, aktualizacja czy zmiana świadectwa. Nawet w przypadku unieważnienia dokumentu lub zawieszenia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji przypisany mu numer nie może zostać ponownie użyty.

Każdego roku numeracja rozpoczyna się od zera.



## Dodatek 3

**KODY WYCOFANIA Z EKSPLOATACJI**

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

**Stosowanie kodów**

- Jeżeli nie podano uzasadnienia wycofania z eksploatacji, należy zastosować kody 10, 20 i 30 do określenia zmiany statusu rejestracji.
- Jeżeli znane jest uzasadnienie wycofania z eksploatacji, w bazie danych NVR dostępne są kody 11, 31, 32, 33 i 34. Kody te oparte są wyłącznie na informacjach otrzymanych przez RE od posiadacza lub właściciela pojazdu.

**Kwestie rejestracyjne**

- Pojazd z zawieszoną rejestracją lub pojazd wyrejestrowany nie może być użytkowany w ramach europejskiej sieci kolejowej na podstawie pierwotnej rejestracji.
- Reaktywacja rejestracji wymaga ponownego dopuszczenia do eksploatacji przez NSA, na warunkach związanych z przyczyną lub powodem zawieszenia rejestracji lub wyrejestrowania.
- Przeniesienie rejestracji następuje w ramach określonych przez dyrektywy UE dotyczące homologacji i dopuszczania pojazdów do eksploatacji.

## Dodatek 4

## STANDARDOWY FORMULARZ WNIOSKU O REJESTRACJĘ


**Standardowy formularz wniosku o rejestrację pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji<sup>(1)</sup>**

zgodnie z dyrektywą 1996/48/WE i 2001/16/WE oraz obowiązującymi przepisami krajowymi

Cel złożenia wniosku:      Nowa rejestracja       Zmiana danych  <sup>(2)</sup>      Wycofanie z eksploatacji

**DANE POJAZDU**

0. Europejski numer pojazdu EVN <sup>(3)</sup> \_ \_ \_ \_ \_ - \_ \_
2. Państwo członkowskie i właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa (NSA), do którego kierowany jest wniosek o dopuszczenie do eksploatacji
- 2.1. Państwo członkowskie: \_ \_
- 2.2. Nazwa NSA: .....
3. Rok produkcji: \_ \_ \_ \_
4. Deklaracja weryfikacji WE
- 4.1. Data wydania deklaracji: \_ \_ \_ \_ \_
- 4.2. Identyfikacja WE: .....
- 4.3. Nazwa jednostki wydającej deklarację: .....
- 4.4. Numer w rejestrze handlowym: .....
- Adres organizacji
- 4.5. Ulica i numer: .....
- 4.6. Miejscowość: .....
- 4.7. Kod kraju: ..... 4.8. Kod pocztowy: .....
5. Identyfikacja rejestru taboru kolejowego
- 5.1. Jednostka odpowiedzialna za prowadzenie rejestru: .....
- Adres jednostki
- 5.2. Ulica i numer: .....
- 5.3. Miejscowość: .....
- 5.4. Kod kraju: ..... 5.5. Kod pocztowy: .....
- 5.6. Adres e-mail: .....
- 5.7. Identyfikacja rejestru taboru kolejowego: .....

<sup>(1)</sup> Formularz można wygenerować elektronicznie.

<sup>(2)</sup> Należy również zaznaczyć okienko przy tych danych, których dotyczy zmiana.

<sup>(3)</sup> Nie dotyczy pierwszej rejestracji.



Jednostka wnosząca o rejestrację pojazdu: .....

Data: \_ \_ \_ \_ \_

Imię, nazwisko i podpis pracownika odpowiedzialnego: .....

---

**DANE ODNOŚĄCE SIĘ DO ORGANU DS. BEZPIECZEŃSTWA**

1.1. Pojazd otrzymał numer EVN <sup>(1)</sup> \_ \_ \_ \_ \_ - \_

12. Numer świadectwa dopuszczenia do eksploatacji \_ \_ \_ \_ \_

13. Dopuszczenie do eksploatacji

13.1. Data wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji: \_ \_ \_ \_ \_

13.2. Okres ważności świadectwa: \_ \_ \_ \_ \_

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

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

\_\_\_\_\_

---

<sup>(1)</sup> Można załączyć wykaz kilku pojazdów należących do tej samej serii lub zamówienia.

## Dodatek 5

## SŁOWNIK POJĘĆ

Skrót	Objaśnienie
CCS	System bezpiecznej kontroli jazdy pociągu
WNP	Wspólnota Niepodległych Państw
COTIF	Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami
CR	System kolei konwencjonalnych
DB	Baza danych
EC	Komisja Europejska
EC VVR	Europejski scentralizowany wirtualny rejestr pojazdów kolejowych
EIN	Europejski numer identyfikacyjny ( <i>European Identification Number</i> )
EN	Norma europejska
EVN	Europejski numer pojazdu ( <i>European vehicle number</i> )
ERA	Europejska Agencja Kolejowa, zwana również „Agencją”
ERTMS	Europejski system zarządzania ruchem kolejowym
UE	Unia Europejska
HS	System kolei dużych prędkości
IB	Organ dochodzeniowy
ISO	Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna
IM	Zarządzający infrastrukturą
INF	Infrastruktura
IT	Technologia informacyjna
LR	Rejestr lokalny
MS	Państwo członkowskie Unii Europejskiej
NoBo	Jednostka notyfikowana
NSA	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa
NVR	Krajowy rejestr pojazdów kolejowych
OPE (TSI)	Specyfikacja techniczna dla interoperacyjności (TSI) w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy”
OTIF	Międzyrządowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami
RE	Jednostka rejestrująca, tj. organ odpowiedzialny za prowadzenie i aktualizację NVR

Skrót	Objaśnienie
RB	Organ regulacyjny
RIC	Przepisy o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym
RIV	Przepisy o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej
RS lub RST	Tabor kolejowy
RSRD (TAF)	Informacyjna baza danych taboru kolejowego (TAF)
RU	Przedsiębiorstwo kolejowe
SEDP (TAF)	Strategiczny europejski plan wdrożenia (TAF)
TAF (TSI)	Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych (TSI)
TSI	Specyfikacja techniczna dla interoperacyjności
VKM	Oznaczenie posiadacza pojazdu
VKMR	Rejestr oznaczeń posiadaczy
VVR	Wirtualny rejestr pojazdów kolejowych
WAG (TSI)	Specyfikacja techniczna dla interoperacyjności: tabor wagony towarowe
WIMO (TAF)	Operacyjna baza danych transportu towarowego kolejowego i intermodalnego (TAF)